

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Школа базовой инженерной подготовки
Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»
Отделение социально-гуманитарных наук

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

Тема работы
ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЦЕПИ ПОСТАВКИ ТОВАРОВ

УДК 347.763:656:658.913:339.5

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3131	Герашенко Виктория Александровна		

Руководитель ВКР

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры ИФНТ	Котов Антон Сергеевич	Кандидат исторических наук		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Руководитель ООП	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
38.05.02 Таможенное дело	Сосковец Л.И.	д.и.н., профессор		

Планируемые результаты обучения по ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
Профессиональные компетенции		
P1	Постоянно повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности.	Требования ФГОС (ОК -5, 6, ПК-4, 5) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P2	Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного, валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимания пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций.	Требования ФГОС (ПК-7, 10, 11, 14, 15, 16, 17) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P3	Владеть навыками применения форм, технологий, средств таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТН ВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара.	Требования ФГОС (ПК-8, 9, 10, 12, 19) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P4	Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных, анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД.	Требования ФГОС (ПК-13,14, 37, 38, 41, 44) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P5	Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия.	Требования ФГОС (ПК -23, 24, 25, 27, 28) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P6	Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность; владеть приёмами применения СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления.	Требования ФГОС (ПК- 29 – 33, 20, 36) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P7	Применять профессиональные знания для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий.	Требования ФГОС (ПК-4,5, 38, 39, 42) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Школа базовой инженерной подготовки
Специальность 38.05.02 Таможенное дело
Отделение социально – гуманитарных наук

УТВЕРЖДАЮ:
Руководитель ООП
_____ Сосковец Л.И.
(Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ
на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

дипломной работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студентке:

Группа	ФИО
3131	<i>Геращенко Виктории Александровне</i>

Тема работы:

Правовое положение транспортной компании в международной цепи поставки товаров	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	№ 344/с от 24.01.2018 г

Срок сдачи студентом выполненной работы:

31.05.2018

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

Исходные данные к работе	<p>Как в международном, так и на национальном уровне правовое положение перевозчика регулируется через регламентацию определенных функций, то же самое касается и таможенных представителей. Правовое положение, таким образом, перевозчика как организации никак не регламентируется. Учитывая современную тенденцию предоставления логистических услуг, чаще всего разные функции исполняет одно и то же юридическое лицо, позиционирующее себя как транспортная компания.</p>
---------------------------------	--

<p>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</p>	<p>Произвести систематизацию нормативно-правовых актов международного, наднационального и национального характера в отношении транспортных и транспортно-экспедиционных компаний.</p> <p>Соотнести запрос на услуги компаний, осуществляющих международные перевозки, с возможностями в рамках разных правовых полей.</p> <p>На основе форм договоров действующих транспортных или транспортно-экспедиционных компаний выявить, каким образом на практике одно юридическое лицо решает проблему предоставления разных по типу услуг, регулируемых разным законодательством.</p>	
<p>Перечень графического материала <i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i></p>		
<p>Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы <i>(с указанием разделов)</i></p>		
<p>Раздел</p>	<p>Консультант</p>	
<p>Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:</p>		
<p>Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику</p>		

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
доцент	Котов А.С.	к.и.н.		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3131	Геращенко В.А.		

РЕЦЕНЗИЯ
на дипломную работу

Студент	Геращенко Виктория Александровна
---------	----------------------------------

специальность	38.05.02 Таможенное дело
---------------	--------------------------

Отделение школы (НОЦ)	<i>Отделение социально- гуманитарных наук</i>	Школа	<i>Школа базовой инженерной подготовки</i>
--------------------------	---	-------	--

Тема работы
«Правовое положение транспортной компании в международной цепи поставки товаров»

Представленная на рецензию работа содержит пояснительную записку на 95 листах. Работа выполнена в соответствии с заданием и в полном объёме.

Рецензируемая работа содержит три главы.

В первой главе дипломной работы представлена характеристика развития международного рынка транспортных услуг. Проведён анализ состояния мирового и российского рынка транспортно-экспедиционных услуг. Определено положение транспортной компании в международной цепи поставки товаров.

Во второй главе рассмотрено нормативно-правовое обеспечение деятельности транспортной компании. Проанализированы международные документы и нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие деятельность перевозчиков.

В третьей главе описаны правовые особенности исполнения транспортно-экспедиционных услуг. Выявлены проблемы в положении транспортной компании и проанализированы проекты договоров транспортной компании DPD.

Тема выпускной квалификационной работы Геращенко В.А. на сегодняшний день является актуальной, так как количество перевозок в связи с интеграцией многих стран на мировой рынок увеличивается, и в этой связи возникают новые сложности, появляются новые тенденции, в том числе с использованием новых способов транспортировки. Таким образом, вопрос о положении транспортной компании становится важным с точки зрения организации, как самого бизнеса, так и контроля со стороны государства. Транспортные компании участвуют при перемещении грузов и через границу, что делает этот вопрос ещё более важным для данной тематики.

В дипломной работе подробно представлено, какое место занимает транспортная компания в международной цепи поставки товаров, как на сегодняшний день обстоят дела на мировом и российском рынке транспортно-экспедиционных услуг, с какими проблемами зачастую приходится сталкиваться транспортным компаниям при осуществлении своей деятельности. Помимо этого автором дипломной работы были проанализированы все документы, которые регулируют деятельность транспортных компаний, как российские, так и международные.

Студентка отметила, что во всех проанализированных документах транспортная компания представляется по-разному (перевозчик, таможенный перевозчик, экспедитор, оператор смешанной перевозки). В практической части дипломной работы автором были проанализированы типовые формы договоров транспортной компании DPD, для того чтобы понять как стороны договора прописывают свои правовые обязанности.

Дипломная работа является результатом глубокого изучения как научных трудов в области транспортной логистики, так и множественных нормативно-правовых актов. Использованные источники информации достоверны, а выводы логичны и обоснованы. Таким образом, данная выпускная квалификационная работа актуальна, детально изучена и логично структурирована. Считаю тему правового положения транспортной компании в международной цепи поставки товаров актуальной, выполненной качественно и заслуживающей оценки «отлично» с присвоением её автору, Геращенко Виктории Александровне квалификации «специалист» по специальности «Таможенное дело».

Недостатки и замечания работы:

Существенных недостатков в дипломной работе не выявлено, однако данная тема имеет потенциал дальнейшего изучения и развития.

Выполненная работа может быть признана законченной квалификационной работой, соответствующей всем требованиям, а ее автор,

Геращенко В.А.

заслуживает оценки:

отлично

и присуждения квалификации специалиста по:

специальность

38.05.02 Таможенное дело

Рецензент:

Начальник отдела ВЭД ООО «НТМ»

_____/Матюшенко Дмитрий Павлович

« ____ » _____ 20__ г.

М.П. (организации-места работы рецензента)

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа состоит из 95 страниц.

Ключевые слова: транспортная компания, международные перевозки, правовое положение, законодательство, цепь поставки товаров.

Объектом исследования является транспортная компания, осуществляющая перевозки грузов.

Цель работы: определить правовое положение транспортной компании в международной цепи поставки товаров.

В процессе исследования был проведён анализ международных документов и нормативно-правовых актов Российской Федерации, регулирующих деятельность перевозчиков; представлена информация о состоянии международного и российского рынка транспортно-логистических услуг; выявлены проблемы в положении транспортных компаний; проанализированы формы договоров на международную перевозку грузов.

В результате исследования было определено положение транспортной компании в международной цепи поставки товаров; выяснено, как транспортная компания определена в российском законодательстве и международном; изучены правовые особенности исполнения транспортно-экспедиционных услуг.

Область применения: сфера внешнеэкономической и транспортно-логистической деятельности.

Практическая значимость работы заключается в возможности использования её результатов как в работе транспортно-логистических компаний, так и в качестве рекомендаций участникам внешнеэкономической деятельности. Выводы данной дипломной работы могут также использоваться авторами научных работ в данной области для дальнейшего исследования.

СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В РАБОТЕ:

РФ – Российская Федерация

ВВП – валовой внутренний продукт

ЕС – Европейский союз

США – Соединённые Штаты Америки

ВТО – Всемирная торговая организация

ООН – Организация Объединённых Наций

ТК ЕАЭС – Таможенный кодекс Евразийского экономического союза

МДП – международная дорожная перевозка

ГУ ЦМП – Государственное учреждение «Центр международных перевозок»

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	11
ГЛАВА 1 . ХАРАКТЕРИСТИКА РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.....	19
1.1 Состояние мирового и российского рынка транспортно-экспедиционных услуг.....	19
1.2 Положение транспортной компании в международной цепи поставки товаров.....	28
ГЛАВА 2. НОРМАТИВНО–ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ.....	33
2.1. Международные документы, регулирующие деятельность перевозчика....	33
2.2. Нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие деятельность перевозчика.....	54
2.3. Подзаконные акты, регулирующие деятельность перевозчика.....	65
ГЛАВА 3. ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛНЕНИЯ ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ.....	71
3.1. Проблемы в положении транспортной компании.....	71
3.2. Анализ проектов договоров транспортной компании DPD.....	79
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	84
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	87

ВВЕДЕНИЕ

Начать следует с проблематизации понятий транспортная компания, транспортно-экспедиционная компания, перевозчик. Многие компании при позиционировании себя на рынке по-разному обозначают себя. Так, например, компании «DPD», «DHL», «БАЙКАЛ СЕРВИС», «КИТ» позиционируют себя как транспортные, а компании «АЭРОДАР», «ТРАСКО», «ФОРВАРД», «НОРДВЕСТ» как транспортно-экспедиционные. Причем в спектре услуг, которые предоставляют транспортные компании, присутствует сопровождение при оформлении таможенных документов. При этом можно обнаружить, что в сопроводительных рекламных проспектах нередко крупные транспортно-экспедиционные компании подчеркивают разницу и разводят эти понятия. Как следует из этого сравнительно краткого анализа, в сфере услуг ещё не устоялось определение понятия «транспортная» и «транспортно-экспедиционная компания».

Вероятно, не малую роль в России в этом играет существование отдельного закона, регулирующего транспортно-экспедиционную деятельность¹. Однако в указанном законе в качестве субъектов выступают «организация» и «экспедитор», а при этом в отношении регистрации юридического лица применяется термин «перевозчик». При этом законодатель не производит чёткого разграничения и разделения этих видов деятельности. Так, в рамках деятельности, как перевозчика, так и экспедитора предполагается осуществление перевозки грузов любым транспортом. Соответственно, зарегистрированное юридическое лицо может осуществлять как перевозки, так и наряду с ними экспедиторскую деятельность, что предполагает оформление перевозочных документов. Таким образом, законодатель не даёт определение транспортной компании, как и транспортно-экспедиционной компании, а лишь описывает виды деятельности, разграничивая функции и ответственность.

¹ Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (последняя редакция) "О транспортно-экспедиционной деятельности" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения 1.05.2018)

Если мы обратимся на уровень выше – на наднациональное законодательство, то обнаружим, что в различных конвенциях, а именно в Женевской конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов², в Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП³, в Конвенции о международных железнодорожных перевозках⁴, в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении⁵, в Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (правила Гаага–Висби)⁶, в Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила)⁷, в Варшавской Конвенции 1929 года для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок⁸, в Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская Конвенция)⁹ и в Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям¹⁰ деятель определяется как «перевозчик». Понятие «таможенный перевозчик»

² Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (заключена в Женеве 19.05.1956) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2540495/> (дата обращения 1.05.2018)

³ Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (заключена в Женеве 14.11.1975) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3894/ (дата обращения 1.05.2018)

⁴ Конвенция о международных железнодорожных перевозках (заключена в Берне 9.05.1980) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2568967/> (дата обращения 1.05.2018)

⁵ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (с изм. и доп. на 01.07.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133603/ (дата обращения 1.05.2018)

⁶ Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (правила Гаага–Висби, заключена в Брюсселе 25.09.1924), Протокол от 21 декабря 1979 г. об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной протоколом от 23 февраля 1968 года [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/pravila-o-konosamente-gaaga-visbi> (дата обращения 1.05.2018)

⁷ Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила, заключена в Гамбурге 31.03.1978) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2540358/> (дата обращения 1.05.2018)

⁸ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121448/ (дата обращения 1.05.2018)

⁹ Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в Монреале 28.05.1999) [Электронный ресурс]: YAPPI CLUB, Юридический справочник // <https://yappi-club.ru/reference/monreal> (дата обращения 1.05.2018)

¹⁰ Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (заключена в Будапеште 22.06.2001) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2563620/> (дата обращения 1.05.2018)

используется в Таможенном кодексе ЕАЭС¹¹. Однако в Конвенции ООН о международных смешанных перевозках¹² деятель определён как "оператор смешанной перевозки", а понятие «перевозчик» и вовсе отсутствует.

Как видно на разных уровнях нормативно-правового регулирования фиксируется определенная деятельность юридического лица, а не его положение. Таким образом, нормативно-правовое положение такого юридического лица оказывается сложным – на пересечении различных норм, разного уровня. Далее в настоящей выпускной квалификационной работе мы рассматриваем понятие «транспортная компания» как наиболее общее.

В пользу **актуальности** выпускной квалификационной работы свидетельствуют несколько тенденций, как мире, так и в России в отношении нормативно-правового обеспечения транспортно-экспедиционных услуг. Первая тенденция – это постепенное дерегулирование со стороны государств сферы транспортных услуг. Вторая тенденция проявляется на национальном рынке. Её можно проследить в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года¹³, где среди приоритетных проблем выделяется совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг. В частности идёт речь о создании нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы повышения качества транспортных услуг, а также гармонизации транспортного законодательства, а именно интеграция в мировую систему стандартов и коммуникаций, определение нормативов качества транспортных услуг, ответственности за их соблюдение, а также прав потребителей. Помимо этого, на протяжении ряда лет

¹¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения 1.05.2018)

¹² Конвенция ООН о международных смешанных перевозках (заключена в Женеве 24.05.1980) [Электронный ресурс]: Тамогня.ру // http://www.tamognia.ru/doc_base/document.php?j=f&a=ar&b=cfhldte&id=1554299 (дата обращения 1.05.2018)

¹³ Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года N 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (с изменениями на 12 мая 2018 года)» [Электронный ресурс]: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации // <http://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения 20.05.2018)

в российской периодике по юриспруденции неоднократно обсуждался вопрос о создании «Транспортного кодекса РФ»¹⁴.

Новизной дипломной работы является то, что в данной работе воедино сводятся все нормативно-правовые акты регулирующие деятельность транспортных компаний, что удобно для тех, кто хочет начать заниматься транспортной деятельностью и международными перевозками грузов.

Объектом исследования дипломной работы является транспортная компания, осуществляющая перевозки грузов. **Предметом** исследования является правовое положение транспортной компании в международной цепи поставки товаров. **Целью** данного исследования является изучение правового положения транспортной компании в международной цепи поставки товаров. Для достижения цели были поставлены следующие **задачи**:

1. проанализировать состояние мирового и российского рынка транспортно-экспедиционных услуг как условие функционирования транспортных компаний;
2. проанализировать международные документы, нормативно-правовые и подзаконные акты Российской Федерации, регулирующие деятельность перевозчика для выявления правового положения транспортной компании;
3. на основе проектов договоров транспортной компании DPD провести верификацию полученных выводов относительно положения транспортно-экспедиционной организации.

Основу дипломного исследования составили научные публикации в различных экономических и юридических журналах, а также в сборниках научно – практических конференций. Следует отметить, что особо детально в статьях изучены вопросы, касающиеся транспортно-экспедиционной деятельности и проблем заключения договоров перевозки грузов. Помимо этого авторами широко рассматриваются вопросы правового обеспечения транспортной деятельности.

¹⁴ Кочеганова И.А. К вопросу о дерегулировании рынка стивидорных услуг в России // Проблемы современной экономики № 2 (46), 2013. С. 92-95.

Статья А.А. Адамовой «Транспорт как базовый элемент в современных транспортно-логистических системах» посвящена вопросу актуальности логистического подхода в управлении деятельностью компании, в особенности – процессом транспортировки, а также рассмотрению места транспортного элемента в логистике. Автор обосновывается возникновение логистики как науки и выделение транспортной логистики в отдельную отрасль, рассматриваются её задачи. Автор доказывает необходимость модернизации российского рынка транспортно-логистических услуг с целью соответствия его элементов, в особенности железнодорожного транспорта, ужесточающимся требованиям экономической и логистической системы страны и мира¹⁵.

Я.И. Крючкова в своей статье «Типичные проблемы логистики для транспортного предприятия» показала значимость развития логистической системы на транспортном предприятии. Актуальность внедрения её рассмотрена в трех аспектах: экономическом, техническом и информационном. Выделены проблемы логистики для транспортных компаний¹⁶.

В.А. Мальцев в своей статье «Проблемы заключения и исполнения договора перевозки грузов автомобильным транспортом» исследует основные проблемы, связанные с порядком заключения и исполнения договора перевозки грузов автомобильным транспортом. Автор отмечают особенности правового регулирования договора перевозки грузов в Российской Федерации, включающие в себя применение положений гражданского и транспортного законодательства. Раскрывается форма заключения договора перевозки грузов. Автор приводит перечень и содержание документов, необходимых для его заключения. Освещены различные точки зрения на природу взаимоотношений сторон договора, а также на основания исполнения договора перевозки груза. Анализируются положения гражданского законодательства, касающиеся общих

¹⁵ Адамова А.А. Транспорт как базовый элемент в современных транспортно-логистических системах" // Евразийский союз ученых № 4-1 (13), 2015. С. 8-10.

¹⁶ Крючкова Я.И. Типичные проблемы логистики для транспортного предприятия // В сборнике: Управление социально-экономическим развитием регионов: проблемы пути их решения. Сборник научных статей 6-ой Международной научно-практической конференции, 2016. С. 134-136.

условий договора перевозки грузов. Указаны отдельные проблемные аспекты в определении прав и обязанностей сторон по договору¹⁷.

В статье В.Э. Ким и Е.В. Мурашовой «Проблемы и перспективы развития современного рынка транспортно-экспедиционных услуг России» рассмотрены основные проблемы рынка транспортно-экспедиционных услуг, динамика грузопотока России, как основного фактора, влияющего на данный рынок, а также авторами проводится оценка современного состояния и перспектив развития транспортно-экспедиционных услуг¹⁸.

В статье Е.О. Фроленковой «Роль транспортно-экспедиционного обслуживания в логистической цепочке» исследуется роль транспортно-экспедиционного обслуживания в логистической цепочке. Рассматривается значение логистики для клиентов, поставщиков организации, её собственников и акционеров. Автор показывает необходимость в интегральном характере предлагаемых услуг, в частности объединении транспортировки, складской логистики, обработки грузов и сопутствующего сервиса в единый пакет предложений в виде комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания. Делается вывод о существующей потребности как в организации и координации выполнения этапов перевозки, так и для осуществления процесса транспортировки сопутствующего обслуживания работ, которые могут выполняться непосредственно грузовладельцами или специализированной организацией¹⁹.

Вопросам логистических подходов в развитии рынка транспортно-логистических услуг и барьерам, препятствующим развитию данного рынка посвящена статья Е.Л. Харитоновой и В.В. Сазанского под названием «Управление развитием рынка транспортно-логистических услуг». Авторы

¹⁷ Мальцев В.А. Проблемы заключения и исполнения договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Транспортное право и безопасность № 12 (12), 2016. С. 27-39.

¹⁸ Ким В.Э., Мурашова Е.В. Проблемы и перспективы развития современного рынка транспортно-экспедиционных услуг России // В сборнике: Современные проблемы экономического развития предприятий, отраслей, комплексов, территорий материалы международной научно-практической конференции: в 2 т., 2017. С. 87-92.

¹⁹ Фроленкова Е.О. Роль транспортно-экспедиционного обслуживания в логистической цепочке // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D: Экономические и юридические науки № 5, 2017. С. 57-61.

описывают виды логистических услуг и анализируют состояние рынка данных услуг в Российской Федерации²⁰.

Н.П. Белозёрцева в своей статье «Структура и особенности современного рынка грузоперевозок» рассматривает структуру российского рынка грузоперевозок, проводит анализ его основных участников: перевозчиков, экспедиторов, логистических операторов, уделяет внимание основным тенденциям, проблемам и особенностям развития транспортно-экспедиторской деятельности²¹.

Статья «Анализ российского рынка транспортно-экспедиторских услуг» была написана авторами А.Ю. Клинской и М.В. Вологжаниным. Данную статью авторы посвятили анализу экономических показателей рынка транспортно-экспедиторских услуг. Такой анализ необходим, чтобы избежать ошибочных решений при выборе стратегии, сэкономить на инвестициях, которые не принесут желаемого результата, вовремя переориентироваться на другие виды деятельности или не начинать вторжение на рынок, где у компании нет перспектив²².

В статье М.Б. Ивановой «Логистический подход к организации системы транспортный процесс» показано, что в процессе транспортировки груза заключается большое количество договоров. Рассмотрен системно-логистический подход к организации транспортного процесса, а также свойства транспортной системы. Автором отмечена роль экспедитора в различных транспортных системах. Помимо этого автор рассматривает методы логистики, которые могут применяться экспедитором в своей деятельности²³.

²⁰ Харитонов Е.Л., Сазанский В.В. Управление развитием рынка транспортно-логистических услуг // В сборнике: Актуальные вопросы социально-экономического развития современного государства Сборник научных статей по материалам II-й научно-практической конференции. Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова, 2015. С. 114-120.

²¹ Белозёрцева Н.П. Структура и особенности современного рынка грузоперевозок // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса № 1, 2012. С. 64-73.

²² Клинская А.Ю., Вологжанин М.В. Анализ российского рынка транспортно-экспедиторских услуг // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации № 8, 2005. С. 174-177.

²³ Иванова М.Б. Логистический подход к организации системы транспортный процесс // Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова № 1 (29), 2015. С. 152-161.

А.А. Адольф в своей статье «Проблемы оптимизации процесса грузоперевозок» рассматривает проблему оптимизации и автоматизации процесса управления грузоперевозками, а также существующие логистические подходы к построению маршрутов. Автор предлагает решить проблему современными информационными средствами, с целью нахождения оптимального пути с учетом различных критериев²⁴.

Помимо этого в дипломной работе было использовано большое количество нормативно-правовых актов как международных (международные Конвенции в сфере транспорта), так и российских (транспортные уставы и кодексы, федеральные законы, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации).

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, основной части, заключения, списка использованных источников и литературы, а также приложений. Во введении раскрывается актуальность дипломной работы, определяются объект, предмет, цели и задачи исследования. Основная часть представлена тремя главами. В первой главе характеризуется развитие международного рынка транспортных услуг. Вторая глава посвящена анализу нормативно-правового обеспечения деятельности транспортной компании. Третья глава содержит в себе информацию о правовых особенностях исполнения транспортно-экспедиционных услуг. В заключении подводятся итоги проделанной работы и формулируются выводы в рамках поставленных целей и задач.

²⁴ Адольф А.А. Проблемы оптимизации процесса грузоперевозок // Логистические системы в глобальной экономике № 4, 2014. С. 318-324.

ГЛАВА 1. ХАРАКТЕРИСТИКА РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

1.1. Состояние мирового и российского рынка транспортно- экспедиционных услуг

Мировая транспортно-логистическая инфраструктура, а также рынок транспортно-логистических услуг развиваются в условиях международных интеграционных процессов. Влияние этих процессов на грузовые перевозки связано с тем, что страны стремятся к более полной интеграции и проявляется это в создании единых транспортно-логистических систем. Изучение зарубежного опыта показало, что лидерами на мировом рынке транспортно-экспедиционных услуг становятся компании, занимающиеся комплексным обслуживанием потребителей, использующие прогрессивные схемы доставки (как интермодальные и мультимодальные перевозки), имеющие разветвленную сеть филиалов. Европейский рынок является крупнейшим рынком транспортно-экспедиционных и логистических услуг, в частности на него приходится более трети мирового рынка. Азиатско-тихоокеанский рынок (29%) обошёл по объёму операций рынок Северной Америки (27%), при этом наблюдается быстрое расширение как внутреннего, так и внешнего рынка этих услуг в Азиатском регионе.

Мировой рынок логистических и транспортно-экспедиционных услуг характеризуется процессами рационализации и консолидации деятельности. В настоящее время на мировом рынке данных услуг существует несколько крупнейших компаний, таких как «DHL», «Kuehne + Nagel», «DB Schenker», «Panalpina». На компанию «DHL» приходится примерно 9% мирового рынка транспортно-экспедиционных услуг, а на 10 крупнейших компаний в совокупности – около 40% мирового рынка²⁵. Основная причина этих тенденций заключается в низком уровне барьеров для выхода на рынок и ухода

²⁵ Жаболенко Н.В. Тенденции развития международного рынка транспортно-логистических услуг // Вестник Донецкой академии автомобильного транспорта № 3, 2015. С. 4-10.

с него, поскольку для организации транспортно-экспедиционных операций требуются очень небольшие капиталовложения.

В 2015 – 2016 годах динамика мирового рынка транспортно-логистических услуг находилась под воздействием глобальных сдвигов в мировой экономике. Новые экономические реалии, сложившиеся в посткризисный период, характеризуются низкими темпами роста мировой экономики и торговли, падением цен на биржевые товары, высоким уровнем конкуренции, значительной волатильностью финансовых рынков. Основным трендом становится переориентация капиталов с рынков развивающихся стран на рынки развитых, прежде всего США.

В 2015 году объём мирового рынка транспортно-логистических услуг сократился на 3.8 %, до 4.1 млрд. долл. США. Доходы от международных грузоперевозок существенно снизились вследствие замедления темпов роста мировой торговли и падения фрахтовых ставок. Негативное влияние этих факторов было усилено девальвацией национальных валют по отношению к доллару США. Причем сокращение объема рынка транспортно-логистических услуг в долларовом эквиваленте в той или иной степени ощутили на себе и страны ЕС, и развивающиеся государства. В 2016 году, особенно во втором полугодии, воздействие этих факторов несколько ослабло, произошла частичная адаптация к новым рыночным условиям, повысилась устойчивость национальных валют. Это положительно сказалось на динамике рынка транспортно-логистических услуг, объём которого в долларовом эквиваленте по итогам года может увеличиться на 1.1 %. В 2017 году, учитывая прогнозируемую динамику мирового ВВП и торговли, темпы роста рынка транспортно-логистических услуг могут повыситься до 5 %.

Среди важнейших тенденций на мировом рынке транспортно-логистических услуг в последнее десятилетие следует отметить повышение спроса на комплексные логистические решения со стороны компаний и предприятий, что непосредственно связано с ускорением процесса передачи на аутсорсинг складских и управленческих услуг. При этом отмечается

сокращение доли транспортно-экспедиторских услуг в совокупном объеме рынка транспортно-логистических услуг. Основным драйвером на этом рынке в 2014 – 2016 годах стал рост спроса на организацию внутренних грузоперевозок при снижении выручки в сегменте международных операций. Определялся он, прежде всего, растущей популярностью интернет-торговли. Так, например, в США и ЕС отмечается быстрое увеличение численности занятых в выполнении и доставке заказов для электронной коммерции, включая курьерскую доставку, фулфилмент (комплекс операций с момента оформления заказа покупателем и до момента получения им покупки), развоз автомобилями, предоставление складских услуг для компаний электронной коммерции.

В 2016 году стали более выраженными следующие технологические тренды на мировом рынке транспортно-логистических услуг: использование автоматизации и робототехники, беспилотных технологий в грузоперевозках, новых управленческих решений, включая облачные технологии²⁶. Данные технологические изменения становятся важнейшим элементом конкурентной борьбы и будут определять траекторию развития на рынке транспортно-логистических услуг в текущем десятилетии. В 2015 году почти все элементы мирового рынка транспортно-логистических услуг показали снижение объемов выручки в долларовом эквиваленте. Наиболее сильно пострадали компании, работающие в сегментах морских контейнерных и авиаперевозок, выручка которых упала на 10 и 15.5% соответственно. В 2016 году максимальные темпы роста отмечались в сегменте складских услуг (+3 %), при этом объем выручки в сегменте грузоперевозок и экспедирования лишь на 0.2% превысил уровень предыдущего года. Ожидается стабилизация ситуации на рынке контейнерных перевозок с выходом на положительную динамику в результате роста фрахтовых ставок, сокращения провозных мощностей и небольшого увеличения грузопотока. Не последнюю роль в уменьшении численности судов,

²⁶ Жаболенко Н.В. Тенденции развития международного рынка транспортно-логистических услуг // Вестник Донецкой академии автомобильного транспорта № 3, 2015. С. 4-10.

задействованных на рынке, сыграло банкротство Hanjin Shipping — крупнейшего контейнерного перевозчика Южной Кореи.

Доля транспортных услуг в общемировом экспорте и импорте всех видов услуг составляет около 24% (5.5 трлн. долл. США). Те, кто поставляет на мировой рынок транспортно-экспедиционные услуги, по стоимостным показателям значительно проигрывают экспортёрам товаров, но только самым крупным. Самым крупным поставщиком транспортно-логистических услуг в мире на сегодняшний день является США (80 – 90 млрд. долл.), далее следуют Германия (25 – 26 млрд. долл.), Япония (40 – 45 млрд. долл.), Великобритания, Нидерланды, Гонконг (22 – 28 млрд. долл.), Корея и другие. Что касается импорта транспортно-логистических услуг, то пока распределение объёмов следующее: США (90 – 100 млрд. долл.), Германия – 52 млрд. долл. (7.56%), Япония – 42.3 млрд. долл. (6.24%), Великобритания – 35.8 млрд. долл. (5.21%), Франция – 29.5 млрд. долл. (5.01%), Дания – 23.9 млрд. долл. (3.48%), Индия – 31.1 млрд. долл. (3.47%), Республика Корея – 29.9 млрд. долл. (3.41%), Италия – 22.6 млрд. долл. (3.3%), Нидерланды – 16.6 млрд. долл. (2.41%)²⁷.

Данные страны занимают лидирующие позиции на мировом рынке продажи и покупки транспортно-логистических услуг, так как они активно участвуют в мировом товарообмене и в международном разделении труда. Достаточно у многих стран, которые являются лидерами мировой торговли товарами, отмечается превышение импорта транспортно-экспедиционных услуг над экспортом. Это можно объяснить тем, что эти страны в основном поставляют на экспорт готовую продукцию, дорогую, в контейнерах. С 2000 года в мире наблюдается устойчивый рост контейнерных перевозок. В 2014 году в мире было транспортировано около 679.2 млн. контейнеров (в 20-футовых эквивалентных единицах). Транспортная структура меняется в пользу стран Азиатско-Тихоокеанского региона, на долю которых приходится 55% мирового контейнерного трафика. Из двадцати крупнейших мировых

²⁷ Белова Е.А., Килькеева Ю.А., Треногина А.А. Тенденции развития мирового рынка транспортно-логистических услуг // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ» № 4, Том 5, 2014. С. 1164-1172.

контейнерных портов 13 находится в Азии (в том числе 7 – в Китае), В Европе и США – четыре и три соответственно. Порты Китая развиваются наиболее интенсивно, потому что экономика страны развивается быстрыми темпами, а в товарной структуре преобладает экспорт готовой продукции (более 2/3 экспорта). В настоящее время значительная доля мирового грузооборота принадлежит морскому транспорту (62%), на втором месте доля железнодорожного транспорта (16%), на третьем автомобильный транспорт (8%)²⁸.

Рассматривая рынок транспортно-экспедиционных услуг Российской Федерации следует отметить, что формирование конкурентного рынка транспортно-экспедиционных услуг является одним из основных направлений развития транспортной системы Российской Федерации. Интенсивный рост объемов и быстрая смена технологий перевозок вынуждают участников рынка международных перевозок искать более эффективные пути доставки грузов. Тенденция роста мобильности товарообмена определяет необходимость совершенствования технологии перевозки и оказания сопутствующих транспортно-экспедиционных услуг.

На сегодняшний день рынок транспортно-экспедиционных услуг России представлен следующими сегментами: перевозка грузов различными видами транспорта, экспедиторские услуги, складирование и дистрибуция, а также управленческая логистика. В общем объеме услуг грузоперевозки составляют значительную долю, а именно 86%. Популярность именно грузовых перевозок объясняется обширностью территорий России, а также увеличением грузооборота как внутри страны, так и экспортно-импортных грузопотоков. Остальные сегменты транспортно-экспедиционных услуг занимают значительно меньшую долю. Объёмы грузопотока стали значительно увеличиваться к 2016 году, что поставило перед рынком транспортно-экспедиционных услуг новые задачи, а именно, развитие и совершенствование

²⁸ Белова Е.А., Килькеева Ю.А., Треногина А.А. Тенденции развития мирового рынка транспортно-логистических услуг // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ» № 4, Том 5, 2014. С. 1164-1172.

таких услуг. Нужно стремиться, чтобы в перспективе они удовлетворяли все стоящие перед ней потребности экономики и населения, а также были конкурентоспособны на рынке. Именно грузопоток оказывает влияние на формирование спроса на различные транспортно-экспедиционные услуги²⁹.

По итогам 2016 года рост рынка транспортно-экспедиторских услуг России составил 8.8%, на 9.2% данный показатель был обеспечен за счёт увеличения объема грузоперевозок. Такие данные содержатся в отчётном докладе Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций (АРЭ). Отмечается тенденция увеличения на 16% выручки в сегменте сборных грузов. Доля таких перевозок составляет 73%. Аналитики Ассоциации российских экспедиторов увязывают данный факт с уменьшением заказа в рамках одной поставки, ростом консолидации грузов разных отправителей, агрессивной территориальной экспансией торговых сетей и повышенным спросом на интернет-торговлю. На крупных автоперевозчиков приходится 12% рынка, остальная его часть представлена средними, малыми и частыми предпринимателями³⁰.

В настоящее время позиция России на мировом рынке транспортно-логистических услуг далека от желаемых. Так, если США занимают 23% сегмента мирового объема транспортно-логистических услуг, европейские страны – 19%, Китай – 15%, то на российский рынок приходится от 3 до 4%, а доля России в мировом экспорте транспортных услуг не превышает 2%. В Ассоциации российских экспедиторов считают, что для придания позитивного импульса эффективному развитию транспортно-экспедиторской системы в Российской Федерации необходимо наделить один из органов исполнительной власти функциями по регулированию экспедиторской и логистической деятельности, поскольку Минтранс в

²⁹ Ким В.Э., Мурашова Е.В. Проблемы и перспективы развития современного рынка транспортно-экспедиционных услуг России // В сборнике: Современные проблемы экономического развития предприятий, отраслей, комплексов, территорий материалы международной научно-практической конференции в 2 т., 2017. С. 87-92.

³⁰ Клиникова А.Ю., Воложанин М.В. Анализ российского рынка транспортно-экспедиторских услуг // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации № 88, 2005. С. 174-177.

настоящее время эти функции утратил. Одновременно следует законодательно повысить статус профессиональных объединений экспедиторов и логистов и наделить их полномочиями по ряду организационных вопросов деятельности, среди которых разработка нормативных документов; ведение реестра компаний-участников транспортно-экспедиционной деятельности; создание советов по квалификациям; разработка стандартов деятельности; повышение профессионального уровня специалистов отрасли; статистические исследования рынка.

В настоящее время в Ассоциацию российских экспедиторов входят 179 компаний. В Ассоциации большое внимание уделяют развитию сертификации как одного из способов подтверждения статуса экспедиторских компаний. Всего на 01.01.2018 года прошли сертификационные проверки и получили сертификаты соответствия 30 транспортно-экспедиторских компаний. Сертификат соответствия является документом, подтверждающим соответствие оказываемых экспедитором транспортно-экспедиторских услуг национальным стандартам Российской Федерации, регулирующим транспортно-экспедиторскую деятельность. Проведение сертификации является одним из факторов повышения статуса и конкурентоспособности этих компаний на внутреннем и международном рынках транспортно-экспедиторских услуг³¹.

Общий потенциал рынка транспортно-экспедиторских услуг России оценивается в 120 млрд. долларов США. Однако в настоящее время освоенный объём этих услуг составляет не более 35%, то есть порядка 40 млрд. долларов, и это лишь 3% ВВП России. При этом доля российских компаний в этом объёме составляет не более 20%. Это очень скромный показатель для Российской Федерации. Всего в транспортно-экспедиторской отрасли России занято порядка 3 млн. человек. В том числе около 530 тыс. – в экспедиторском секторе, что составляет не более 20% от общего числа работников транспортного сектора экономики страны. Что касается числа компаний, к

³¹ Клиникова А.Ю., Вологжанин М.В. Анализ российского рынка транспортно-экспедиторских услуг // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации № 88, 2005. С. 174-177.

сожалению, цифры могу привести лишь в экспертной оценке, поскольку точной статистики на федеральном уровне по экспедиторской отрасли не ведется.

В нынешних условиях, когда Российская Федерация вступила в ВТО, рынок стал ещё более открытым для иностранных экспедиторов. Конкуренция за грузы в стране существенно возросла. Но, к сожалению, сегодня в большинстве случаев качество услуг, предоставляемых российскими экспедиторскими компаниями, не соответствует международным требованиям. Отечественные экспедиторы пока неконкурентоспособны по отношению к большинству иностранных компаний. Экспедированием грузов Россия занимается очень давно, ещё со времён Советского Союза и даже раньше. Но речь идёт о том, как выглядит экспедиторская отрасль в новых рыночных условиях, а выглядит она не лучшим образом. Современная российская транспортно-экспедиторская система пока находится в начальной стадии развития: представлена небольшими компаниями, которые не обладают достаточным капиталом, не имеют собственных распределительных центров и отлаженных распределительных цепей поставок. Отставание национальной транспортно-экспедиторской системы обусловлено, в частности, недостаточной комплексностью развития проектов транспортной инфраструктуры и их технологического обеспечения. И, как следствие, значительная доля транспортно-логистических услуг на территории России приходится на крупных иностранных экспедиторов. Так, доля иностранных экспедиторов в российском внешнеторговом обороте 5-7 лет назад составляла, в среднем, 20%. Сегодня этот уровень поднялся до 35-40%, а после вступления России в ВТО в ближайшие несколько лет ожидается, что эта цифра достигнет 70%. Порядка 200 достаточно крупных экспедиторских организаций являются членам Ассоциации российских экспедиторов. Из этих 200 – 30% российские юридические лица с иностранным капиталом.

Следует отметить, что рынок транспортно-экспедиторских услуг России характеризуется доступностью и простотой входа и выхода с рынка. Для начала работы не требуется высокого стартового капитала для вложений в основные

фонды. Необходимы лишь оборотные средства для покрытия расходов на аренду офиса, зарплату персонала, аренду автомобилей и тому подобное. С 2001 года отменено лицензирование транспортно-экспедиторской деятельности, что также упростило вход на рынок.

Так, с начала 2017 года наблюдается положительная динамика как по грузообороту (+5.8%), так и по грузоперевозкам (+1.8%) по сравнению с прошлым годом. Самые высокие темпы у коммерческого воздушного транспорта – 119.9% и 120.1% соответственно. Тарифы в среднем выросли на 4,4%, на воздушном транспорте – на 13.4%, а на морском – снизились на 7%. Грузооборот российских портов вырос на 10% за счёт роста импортного грузопотока. Российский рынок транспортно-логистических услуг адаптировался к работе в посткризисный период, а усиление конкуренции привело к снижению экспедиторской наценки. Детальный анализ структуры транспортно-логистических услуг позволяет сделать следующие выводы: рост рынка в целом на 8.8% в 2017 году был обеспечен за счёт роста грузоперевозок на 9.2%. При этом составляющие логистических услуг увеличились, но на меньшую величину. Наибольший интерес у логистов вызывают самые востребованные автомобильные перевозки грузов. В их структуре в 2016 году произошли качественные улучшения. Так, если в целом объём грузоперевозок вырос на 5.6%, то выручка в сегменте сборных грузов выросла на 16%. Рост перевозок сборных грузов связан с уменьшением заказа в рамках одной поставки, увеличением консолидации грузов разных отправителей, агрессивной территориальной экспансией торговых сетей, а также ростом спроса на интернет-торговлю³².

Рост количества сборных перевозок обеспечивает рост загруженности грузовиков – доля таких перевозок составляет 73%, следовательно, перевозка «воздуха» уходит в прошлое. На рынке грузоперевозок достаточно выраженная

³² Ким В.Э., Мурашова Е.В. Проблемы и перспективы развития современного рынка транспортно-экспедиционных услуг России // В сборнике: Современные проблемы экономического развития предприятий, отраслей, комплексов, территорий материалы международной научно-практической конференции в 2 т., 2017. С. 87-92.

конкурентная среда – на долю наиболее крупных автоперевозчиков приходится 12% рынка, большая его часть представлена средними, малыми предприятиями и частными предпринимателями.

Динамика рынка транспортно-логистических услуг напрямую зависит от изменений в российской экономике. Итак, к 2020 году можно ожидать повышение спроса на грузоперевозки, нехватку подвижного состава, рост тарифов. Прогнозируются повышение динамики грузоперевозок в импортном сообщении, замедление темпов роста экспортных грузопотоков, увеличение грузоперевозок из Китая и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а также усиление роли портов Российской Федерации в перевалке грузов внешнеэкономической деятельности. Вырастут внутрироссийские грузоперевозки, что связано с импортозамещением, обслуживанием электронной торговли. Усложнятся цепочки поставок, произойдет «естественный отбор» среди игроков, обострится конкуренция в борьбе за клиента. В результате реальный рост рынка транспортно-логистических услуг с 2017 по 2020 год будет составлять от 2.9 до 3.2% ежегодно, что вполне соответствует росту экономики в целом.

1.2. Положение транспортной компании в международной цепи поставки товаров

Международной цепью поставок называют последовательность поставщиков и потребителей, в которой компании поставляют друг другу товарно-материальную продукцию или услуги, добавляя определённую стоимость к товару. Другими словами цепь поставок – это цепь или сеть (в зависимости от её сложности) независимых организаций, связанных единой целью – получения максимальной прибыли для всех участников данной цепи за счёт наиболее эффективного сотрудничества, совместной организации и управления процессами, обеспечения всеми необходимыми ресурсами, изготовления и продажи готовых товаров в соответствии с принципами общей теории систем и деловой логистики. Каждый потребитель является

поставщиком для следующих участников цепи, пока продукт или услуга не дойдут до конечного потребителя³³.

Международные цепи поставок организуются в пределах территории нескольких стран – участников межгосударственных объединений, связанных между собой международными соглашениями и договорами, облегчающими взаимодействие фокусной компании с поставщиками и потребителями различных уровней путём унификации национального законодательства и устранения таможенных границ. Международные цепи поставок осуществляются с пересечением государственных границ и таможен. В случае международных сделок купли-продажи управление цепочками поставок имеет свои специфические особенности, так как товар обязан пройти через достаточно строго установленный режим экспортно-импортных процедур в соответствии с международными правилами, внешнеторговым, таможенным и валютным законодательством страны экспортера, импортера.

Основными участниками (элементами) международных цепей поставок являются: поставщик экспортера, экспортер товаров (услуг), таможенный представитель, импортер товаров (услуг), конечный потребитель, транспортно-экспедиционные компании, складские комплексы, торговые посредники, таможни, банки, страховые компании. Традиционными элементами в международной цепи поставки товаров являются логистические (транспортные) компании, которые осуществляют грузоперевозку, складирование, хранение, а также коммиссионирование грузов. Транспортировка как логистический процесс включает собственно перемещение, экспедирование, перевалку, упаковку, сортировку, передачу прав собственности, страхование рисков, таможенные процедуры и другие операции³⁴.

На сегодняшний день в международной цепи поставки товаров логистические (транспортно-экспедиционные) компании занимают

³³ Парфёнов М.А. Типология цепей поставок и особенности их потоковых процессов // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика № 2, 2010. С. 167-169.

³⁴ Парфёнов М.А. Типология цепей поставок и особенности их потоковых процессов // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика № 2, 2010. С. 167-169.

промежуточную позицию между производителем и сырьём, а также между производителем и рынком. В список услуг, которые предоставляют логистические компании входит: перевозка грузов различными видами транспорта, таможенное оформление товаров, экспресс-доставка, потовые услуги, охрана товара, управление логистической инфраструктурой, финансовый контроль сделок и многое другое. В международной цепочке поставки товаров логистические компании выполняют определённый перечень транспортных операций, которые могут считаться международными, если перемещение внешнеторговых грузов происходит на внешних относительно страны-продавца и страны-покупателя участках маршрута перевозки и на взаимосогласованных условиях.

Международные транспортные операции необходимо разделить на три группы: операции, которые предшествуют реализации внешнеторговой сделки; операции, которые выполняются в процессе реализации данной сделки; операции, осуществляемые после реализации внешнеторговой сделки. В первую группу транспортных операций входит: планирование перевозок (внешнеторговых), планирование транспортных расходов, анализ конъюнктуры транспортных рынков, тарифов и условий перевозки товаров. Вторая группа транспортных операций включает в себя: подготовку товара к транспортировке, (маркировка, упаковка, затаривание), оформление и заключение договоров перевозки, подготовку транспортной документации, расчёт покупателя или продавца с перевозчиком, организацию контроля за процессом движения груза, страхование, а также оформление пограничных, санитарных, таможенных, ветеринарных операций. Третья группа транспортных операций предполагает, что после завершения внешнеторговой сделки между перевозчиком и грузополучателем, импортёром и экспортёром возможно разрешение споров, исков и претензий в установленном порядке³⁵.

³⁵ Хмельницкая З.Б., Никифорова Ю.В. Международные аспекты логистики // В сборнике: Российские регионы в фокусе перемен. Сборник докладов XI Международной конференции. В 2-х томах, 2016. С. 181-189.

В международной цепи поставки товаров производители продукции, потребители, посредники, продавцы, покупатели и логистические компании вступают в определённые взаимоотношения, которые требуют регламентации, но основе соответствующих договоров и соглашений, базирующихся на международных и национальных правовых нормах. Транспортные операции являются необходимым звеном в логистической цепи международного товародвижения.

Организация транспортировки, таким образом, является частью межорганизационной координации в управлении цепью поставки товаров. Организационная координация формализуется в нормативных документах и сформировавшихся практиках коммуникации. В логистике большую роль отводят анализу тех инструментов, которыми организация может воспользоваться для управления международной цепью поставки товаров, что очевидно. Тем не менее, каналом для координации остаётся правовое поле, оформленное многочисленными национальными и наднациональными актами. Процедуры дерегулирования в части снятия транспортных, финансовых, таможенных, торговых барьеров на пути развития международных, социально-политических, экономических и торговых взаимоотношений оказывают значительное влияние на продвижение международной логистики.

В транспортном законодательстве ряда стран за последние годы произошли существенные изменения (прежде всего США и стран ЕС), благотворно отразившиеся на развитии транспортного сервиса в логистике. Так, появился довольно широкий спектр юридических и административных актов, а также законов, которые были направлены на сокращение государственного сектора на транспорте, улучшение транспортного сервиса, снижение цен и тарифов, снятие транспортных барьеров и координацию работы различных видов транспорта.

Благодаря подобным мерам активно стала развиваться свободная конкуренция и в итоге они послужили важнейшим стимулом к созданию международных транспортно-логистических систем. Прослеживаются

изменения в области рыночного регулирования: магистральных перевозчиков наделили правом предпринимать независимые шаги в отношении тарифов и услуг; появилась возможность предоставлять услуги интермодальной перевозки по единому тарифу (сквозной ставке фрахта) и единому транспортному документу (коносаменту интермодальной перевозки); начали практиковать заключение контрактов о предоставлении транспортного и экспедиторского сервиса.

ГЛАВА 2. НОРМАТИВНО–ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

2.1. Международные документы, регулирующие деятельность перевозчика

Основными международными источниками правового регулирования перевозок являются международные договоры, которые могут быть публично-правовыми или частично-правовыми (в сфере транспорта они обычно называются конвенциями). В транспортных конвенциях определены основные условия перевозок грузов в международном сообщении, установлены международные тарифы, а также порядок и условия ответственности перевозчика. Нормы данных конвенций подлежат обязательному применению на территории стран их участниц. Международные документы регулируют деятельность перевозчиков по видам транспортировки, которые далее рассмотрены в следующем порядке. Так, основными международными нормативными актами, которые регулируют отношения сторон при международных автоперевозках, являются Женевская конвенция 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), а также Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года (Конвенция МДП).

Женевская конвенция 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)³⁶ может применяться к абсолютно любому договору дорожной перевозки, в том случае если место погрузки и место доставки груза, расположены на территории двух разных стран. В данном случае перевозка оформляется накладной. Форма накладной Конвенцией не определена. Первые три экземпляра накладной Конвенция определила как оригиналы, остальные экземпляры – копии, вне зависимости от того, несут они или нет оригинальные оттиски печатей и штампов. Если у перевозчика есть основания полагать, что указанные в накладной сведения о количестве мест и массе груза не верны, или

³⁶ Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (заключена в Женеве 19.05.1956) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2540495/> (дата обращения 2.05.2018)

у него нет возможности их проверить, то он имеет право внести в накладную мотивированную оговорку. Когда перевозчик принимает груз, он обязан проверить:

1. точны ли записи в накладной относительно числа грузовых мест, их номеров и маркировки;
2. упаковку груза и его внешнее состояние.

Перевозчик будет нести ответственность за документы, которые ему вручены, упомянуты в накладной или приложены к ней, в том случае если он потеряет данные документы, либо же будет неправильно их использовать. Автомобильный перевозчик несёт материальную ответственность за полную или частичную утрату груза, однако размер ответственности ограничен и не может превышать 8,33 специальных прав заимствования за 1 килограмм веса груза брутто. Помимо этого перевозчик несёт ответственность за потерю груза, его повреждение, а также за опоздание доставки. Ответственность снимается с перевозчика в том случае, когда повреждение или потеря груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

1. если при перевозке были использованы открытые или неукрытые транспортные средства;
2. если у груза повреждена упаковка или вовсе отсутствует, при том условии что по своей природе данный груз подвержен порче и повреждению, если его не упаковать или упаковать ненадлежащим образом;
3. если происходит перемещение, погрузка, размещение или выгрузка груза отправителем или получателем, либо лицами, которые действуют от имени отправителя или грузополучателя;
4. если некоторые грузы по своей природе подвержены поломке, гниению, ржавению, утечке, усушке или нападению грызунов и паразитов;
5. если маркировка и нумерация грузовых мест оформлена ненадлежащим образом;
6. если перевозятся животные.

Если перевозчик не был осведомлён о характере опасных грузов, он в любой момент и в любом месте может их выгрузить, уничтожить или обезвредить без всякого возмещения убытков за них. Если груз будет доставлен не вовремя, и такая просрочка доставки нанесёт грузу ущерб, то перевозчик данный ущерб обязан возместить. Если перевозка осуществляется по одному договору, но перевозчиков у неё несколько, то ответственность за перевозку несёт абсолютно каждый перевозчик. Любой иск, который касается ответственности за повреждение или потерю груза может предъявляться только первому либо последнему перевозчику, либо тому перевозчику, который выполнял перевозку, при которой и произошёл случай потери или повреждения груза. При этом иск может предъявляться одновременно против нескольких перевозчиков. Перевозчик, уплативший ущерб, имеет право взыскивать с остальных перевозчиков, участвовавших в перевозке основную сумму, подлежащую возмещению, проценты на неё и различные издержки, связанные с перевозкой, согласно некоторым положениям:

1. перевозчик, по вине которого грузу был нанесён ущерб, обязан один нести ответственность за убытки, которые он оплачивает сам либо другой перевозчик;
2. если грузу был нанесён ущерб по вине двух или более перевозчиков, то каждый из них должен уплатить сумму, которая будет пропорциональна доле лежащей на них ответственности;
3. если невозможно установить по вине какого из перевозчиков произошёл ущерб груза, то сумма, причитающаяся за его возмещение делится между всеми транспортными агентами.

Если один из перевозчиков окажется неплатёжеспособным, то часть суммы, которую он должен заплатить делят между всеми перевозчиками пропорционально приходящемуся на долю каждого из них вознаграждению за перевозку.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года (Конвенция МДП)³⁷ касается перевозки грузов в дорожных транспортных средствах, их составах или контейнерах, осуществляемой без их промежуточной перегрузки и с пересечением одной или более границ от таможни места отправления до таможни места назначения.

Согласно данной конвенции, перевозчик обязан подписать декларацию-обязательство с национальным гарантийным объединением, где определены условия использования книжек МДП. Перевозчик также обязан получить допуск к международным перевозкам в Федеральной Таможенной Службе. Кроме этого перевозчик обязан получить свидетельство о допуске дорожных транспортных средств и контейнеров к перевозке. После чего транспортная инспекция выдаст перевозчику на каждый тягач карточку допуска к международным перевозкам грузов. Ему также необходимо заплатить взнос и стать аккредитованным членом ассоциации международных автомобильных перевозчиков. На прицепы перевозчику необходимо получить таможенные свидетельства и прикрепить к своим дорожным транспортным средствам таблички TIR. Каждый пользователь книжки МДП подписывает декларацию об обязательствах перевозчика по отношению к гарантийному объединению. Данная декларация возлагает на перевозчика следующие обязательства:

1. по требованию гарантийного объединения предоставлять гарантию либо депозит в сумме, которая подлежит определению данным объединением;
2. выполнять все положения Конвенции, которые регулируют использование книжек МДП;
3. регистрировать полученные и возвращённые книжки МДП после их использования вместе с печатями таможенных органов (если книжка МДП вообще не была использована её необходимо вернуть после истечения срока её действия);

³⁷ Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (заключена в Женеве 14.11.1975) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3894/ (дата обращения 2.05.2018)

4. не использовать книжки МДП, которые не заполнены (например для того чтобы перепродать её);
5. при использовании книжек МДП нести ответственность за свои действия и упущения, а также за действия и упущения других лиц, услугами которых он воспользовался;
6. строго соблюдать все таможенные формальности, которые требуют на таможнях;
7. требовать от сотрудников таможенных органов наложения печатей и подписей, которые необходимы для выполнения перевозки с применением книжки МДП, или требовать сертификат, если окажется что получить печати и подписи невозможно;
8. проверять, все ли данные, которые записаны в манифесте книжки МДП, соответствуют характеру груза, погруженного на транспортное средство;
9. совместно с таможенными органами принимать всевозможные меры по правильному осуществлению перевозки груза с применением книжки МДП;
10. решать любой спор с таможенными органами, который возникает при использовании книжки МДП, и уплачивать любую сумму, которую потребуется;
11. возмещать любую сумму, уплату которой может потребовать Международный союз автомобильного транспорта или страховщики, относительно выданных книжек МДП.

При железнодорожных перевозках ответственность перевозчика определена Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

В соответствии с Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)³⁸ договор на перевозку груза оформляется железнодорожной накладной. Первый экземпляр железнодорожной накладной

³⁸ Конвенция о международных железнодорожных перевозках (заключена в Берне 9.05.1980) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2568967/> (дата обращения 2.05.2018)

является товарораспорядительным документом, а второй экземпляр (дубликат) остается у грузоотправителя. В соответствии с данной Конвенцией главная задача перевозчика заключается в том, чтобы перевезти груз безопасно, точно в срок и без каких-либо потерь.

В случае утраты груза, его повреждения, или просрочке в доставки перевозчик обязан составить акт. Составление акта – это очень важное условие обеспечения защиты прав грузоотправителя и грузополучателя. Если акт не будет составлен, грузополучатель потеряет все права и требования к перевозчику. За несоблюдение условий перевозки ответственность перевозчика возникает на началах презюмируемой вины. Это означает, что перевозчик вправе отклонить данную презумпцию, если сможет представить доказательства того, что убытки возникли в результате таких обстоятельств, за которые железная дорога не отвечает в соответствии с Конвенцией КОТИФ.

К таким обстоятельствам Соглашение КОТИФ относит:

1. собственную вину лица, которое имеет все права на груз (товар);
2. негативные последствия, которые вызваны свойствами, присущими грузу: усушка, утруска, способность быстро портиться;
3. обстоятельства, избежать которых невозможно;
4. любое из обстоятельств, указанных в числе специальных рисков (ненадлежащая упаковка, перевозка животных, перевозка на открытых платформах и т.д.).

Перевозчик может снять с себя ответственность в том случае, если докажет, что ущерб, причинённый грузу, был вызван обстоятельствами, которых он избежать не мог. И до тех пор, пока заявитель не докажет обратное, нести ответственность за ущерб нанесённый грузополучателю, перевозчик не будет. Следует отметить, что в соответствии с данной Конвенцией перевозчик несёт ограниченную ответственность за несохранность груза и просрочку в его доставке.

Конвенция КОТИФ определяет предел ответственности перевозчика в специальных единицах – СДР (условная денежная единица, применяемая

странами-членами Международного валютного фонда). В размере 51 франка за 1 килограмм груза или 17 СДР (но не более трёхкратного размера провозной платы в случае несвоевременной доставки груза) перевозчик несёт ответственность за несохранность груза. Если будет установлен умысел перевозчика в несвоевременной доставке груза либо в его несохранности, предел ответственности применяться не будет, но при грубой неосторожности может быть повышен. Согласно Конвенции КОТИФ общий срок исковой давности установлен в один год. В случае если будет установлено, что перевозчик умышленно повредил груз, либо будут установлены неправомерные действия со стороны перевозчика, то срок исковой давности определяется в два года.

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)³⁹ – ведомственный международный нормативный акт, заключённый в рамках деятельности и под эгидой Организации сотрудничества железных дорог, и вступило в силу с 1 ноября 1951 года. Соглашение было заключено между национальными администрациями железнодорожного транспорта социалистических стран Европы и Азии. Согласно Соглашению в соответствии с договором перевозки, перевозчик обязуется принять у отправителя груз, и перевезти его до станции назначения по тому маршруту, который был согласован отправителем и договорным перевозчиком, а также выдать груз получателю. Перевозчик имеет право осуществлять перевозку груза, если:

1. у перевозчика либо отправителя имеются транспортные средства, необходимые для перевозки;
2. отправитель выполняет все условия данного Соглашения;
3. никакие обстоятельства, не препятствуют осуществлению перевозки;
4. перевозчики согласовали данную перевозку по маршруту следования груза.

³⁹ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (с изм. и доп. на 01.07.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133603/ (дата обращения 1.05.2018)

Заключение договора перевозки груза подтверждается накладной. Перевозчик либо отправитель должен предоставить вагоны для перевозки груза. Все вагоны для перевозки должны быть допущены к обращению в международном сообщении. С того момента как перевозчик принял груз к своему ведению он начинает нести за него ответственность, а именно за его повреждение (порчу), недостачу или утрату до момента выдачи его грузополучателю. Обстоятельства, которые являются основанием для возникновения ответственности перевозчика за груз, должны быть удостоверены коммерческим актом. За превышение срока доставки груза перевозчик также несёт ответственность перед своим клиентом. С перевозчика снимается всякая ответственность за недостачу, порчу или утрату груза, если всё это произошло:

1. вследствие обстоятельств, предотвращение и устранение которых не в силах перевозчика;
2. из-за ненадлежащего качества груза, упаковки и тары;
3. по вине отправителя либо получателя, или вследствие их требований, в силу которых возложить вину на перевозчика невозможно;
4. вследствие погрузки или выгрузки груза, если они производились отправителем или получателем;
5. если у груза отсутствует тара или упаковка, необходимая для его перевозки;
6. из-за того, что отправитель груза, сдал к перевозке предметы и неправильно, неточно и неполно указал их наименование;
7. из-за того, что отправитель погрузил товар в непригодный для перевозки данного груза контейнер или вагон;
8. если отправитель выбрал неверный способ перевозки скоропортящегося груза, или неправильно выбрал вагон или контейнер;
9. в случае неисполнения отправителем или получателем таможенных или административных формальностей;

10. вследствие проверки, конфискации груза, или его задержания по причинам, которые от перевозчика не зависят.

Перевозчик освобождается от всякой ответственности за повреждение, недостачу и утрату груза, если всё это произошло, когда груз перевозился на особых (договорных) условиях. В таком случае с перевозчика снимается ответственность за недостачу:

1. груза, который перевозился в обвязке или в таре и был выдан его получателю в исправной таре и при полном количестве грузовых мест, а также без внешних признаков доступа к содержимому, которые могли бы явиться причиной недостачи груза;
2. груза, который перевозился без обвязки или без тары и был выдан его получателю при отсутствии внешних признаков доступа к грузу и при полном количестве грузовых мест;
3. груза, если этот груз отправитель погрузил в вагон, интремодальную транспортную единицу или в автомобильно-транспортное средство, был выдан получателю без внешних признаков доступа к грузу и за исправными пломбами отправителя;
4. груза в контейнерах, которые отправитель погрузил в вагон (вовнутрь дверями), если в пути данные контейнеры в этом вагоне следовали без перестановки и были переданы получателю без внешних признаков доступа к грузу и без проверки пломб;
5. груза, который приняли к перевозке на открытом подвижном составе, если он прибыл в исправном вагоне и не был перегружен в пути следования, а также, если нет признаков, которые свидетельствуют о возникновении недостачи груза во время перевозки;
6. запасных или съёмных частей, которые находятся в запломбированных интремодальных транспортных единицах или автомобильно-транспортных средствах, если получателю груза они были выданы за исправными пломбами отправителя.

Перевозчик не несёт ответственность за повреждение груза, который был принят к перевозке на открытом подвижном составе, если груз прибыл в исправном вагоне и его не перегружали в пути, а также, если отсутствуют признаки, которые могут свидетельствовать о повреждении груза во время перевозки. С перевозчика снимается вся ответственность за превышение срока доставки груза, если это было вызвано:

1. вследствие обстоятельств, предотвращение и устранение которых не в силах перевозчика;
2. виной отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых возложить вину на перевозчика невозможно;
3. в случае неисполнения отправителем или получателем таможенных или административных формальностей.

При перевозках в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении с перевозчика также снимается вся ответственность за порчу, утрату недостачу груза и превышение срока его доставки, если всё это произошло вследствие:

1. пожара;
2. разумных мер по спасению имущества или мер по спасению жизни;
3. опасности, риска или несчастных случаев.

Ссылаясь на данные причины освобождения от ответственности перевозчик имеет право только в том случае, если сможет доказать что утрата, недостача, повреждение или превышение срока доставки груза произошли на водном участке пути, с того момента как груз погрузили на водный транспорт и до того момента как с водного транспорта выгрузили.

Международные морские перевозки — это одна из самых сложных для освоения сфер таможенной деятельности. Трудность обусловлена тем, что данная область основывается на множестве источников правового регулирования. Кроме того, существуют ещё и нормы, установленные в рамках многочисленных конвенций и внутреннего законодательства в отдельных странах, участвующих в международных перевозках. Всё это в совокупности

значительно усложняет эту и без того сложную тему. При перевозках грузов морским транспортом ответственность перевозчика определена в двух Конвенциях.

Первый документ, в котором определена деятельность перевозчика – это Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте. Рассматриваемый документ стал результатом изменений, внесённых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (известную как Гаагские правила) Протоколом 1968 года и Протоколом 1979 года. Документ носит название Гаага-Висби правила и является одним из основных нормативных актов частного морского права⁴⁰.

Согласно п. 8 ст. 3 данной Конвенции любая оговорка, соглашение, условие, которые содержатся в договоре перевозки, и которые освобождают перевозчика или судно от ответственности за потери и убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие вины, небрежности, или неисполнения обязательств, считаются ничтожными и не имеют юридической силы. То же самое касается оговорок и соглашений, которые направлены на уменьшение размеров ответственности. Бремя доказывания отсутствия своей вины или ограничения ответственности лежит на перевозчике, который имеет право доказывать, что его собственные действия потерям и убыткам не способствовали.

Не считается нарушением Конвенции и договора перевозки, если перевозчик в разумных пределах изменил маршрут следования судна в целях спасения или попытки спасения жизни людей или имущества на море. Если во время такой операции возникают потери или убытки перевозчик также освобождается от ответственности по ним.

Предел ответственности перевозчика за утраченный или повреждённый груз Конвенция устанавливает в размере 666,67 единиц специальных прав

⁴⁰ Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (вместе с "Протоколом подписания") (заключена в Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от 21.12.1979) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133601/ (дата обращения 2.05.2018)

заимствования за одно грузовое место или единицу отгрузки, либо две единицы специальных прав заимствования за 1 килограмм массы брутто утраченного или повреждённого груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Конвенция содержит специальную контейнерную оговорку, которая указывает на порядок исчисления мест при перевозке груза в контейнерах. Если в коносаменте указано определённое количество мест груза в контейнере, которое перевозчик не оспорил, то базой для исчисления ответственности перевозчика будет являться именно это количество. В противном случае контейнер будет посчитан как одно место.

После приёма груза перевозчик, капитан судна или агент перевозчика должны выдать отправителю коносамент. Форма коносамента правилами Гаага-Висби не определена, что даёт перевозчику право разработать свою собственную форму, однако коносамент должен содержать определённый набор (11 позиций) обязательных сведений об отправителе, получателе, о грузе (его описание, маркировку и количество мест). Перевозчик, агент перевозчика, а также капитан судна не обязаны включать в коносамент любые сведения, если они имеют основания подозревать, что эти сведения не соответствуют грузу, который был принят к перевозке, и если нет возможности проверить это разумным способом. Коносамент оформляется комплектом, состоящим из трёх оригиналов и трёх необоротных копий. На оригиналах всегда указывается число экземпляров и порядковый номер этого конкретного экземпляра.

В соответствии с Конвенцией перевозчик не отвечает за потери и убытки, которые произошли в результате немореходности судна. Помимо этого перевозчик не отвечает за убытки и потери, явившиеся результатом:

1. пожара (если он возник не по вине перевозчика);
2. действия непреодолимой силы;
3. морских рисков и опасностей;
4. военных действий;
5. карантинных ограничений;
6. действий, небрежности и упущений капитана и его экипажа;

7. спасания людей или имущества на море;
8. недостаточности упаковки;
9. неполноты или недостаточности маркировки.

Перевозчик не будет нести ответственность за потери и убытки, которые могут возникнуть в результате обезвреживания им опасных грузов или их уничтожения. Исключение ответственности обозначается по двум основаниям, которые привели к обезвреживанию или уничтожению опасного груза: когда перевозчик согласился перевозить груз, но при этом не знал о природе и характере груза, и когда груз стал опасным для других грузов и судна. Последнее основание не имеет отношения к обстоятельствам, когда опасный груз был уничтожен при наступлении общеаварийной ситуации.

В Конвенции ничего не говорится относительно ответственности перевозчика за нарушение сроков доставки груза. Следовательно, размеры и порядок исчисления убытков и потерь должны определяться на основе норм национального права, которое будет применимо к конкретному договору морской перевозки груза.

Другая международная Конвенция, которая регулирует деятельность перевозчика – Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года под названием Гамбургские правила⁴¹. Текст Конвенции стал Приложением Заключительного акта Конференции ООН по морской перевозке грузов, состоявшейся с 6 по 31 марта 1978 года в Гамбурге. Гамбургские правила регулируют только те положения договора перевозки, которые относятся к перевозке груза морем. В договор международной перевозки грузов морем может быть включено множество иных условий, о которых договорились грузоотправитель и перевозчик, например, о мультимодальной перевозке. Однако положениями Конвенции будут регулироваться отношения по договору, связанному только с перевозкой груза по морю.

⁴¹ Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила, заключена в Гамбурге 31.03.1978) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2540358/> (дата обращения 2.05.2018)

Перевозка грузов оформляется коносаментом, который не является договором морской перевозки, а лишь подтверждает его заключение. Коносамент понимается Конвенцией как товарораспорядительный документ. Конвенция подтверждает, что отсутствие в коносаменте обязательных данных и сведений не влияет на юридический характер документа, если из его содержания следует, что он был составлен в целях реализации договора морской перевозки груза. Конвенция допускает, что перевозчик в целях подтверждения приёма им груза к перевозке может выдать иной документ, нежели коносамент, например морскую накладную. Такой документ будет являться доказательством того, что договор морской перевозки заключен, однако товарораспорядительных функций он не имеет.

Согласно Конвенции перевозчик имеет право вносить в текст коносамента оговорки относительно веса, числа мест, количества груза и его состояния. Эти оговорки следует воспринимать как защитную меру в отношении ответственности перевозчика, в тех случаях, когда перевозчик не имеет разумной возможности проверить эти сведения или у него есть основания сомневаться в их правдивости и точности. Важно отметить, что перевозчик не имеет права требовать от грузополучателя никакого фрахта, если об этом в явной форме не содержится сведений в коносаменте или ином транспортном документе.

Конвенция использует формулировку «ответственность перевозчика за груз», период ответственности перевозчика за груз лежит внутри рамок: «порт погрузки – перевозка – порт разгрузки». Иначе говоря, перевозчик ответственен за груз с того момента как он принял его к перевозке и до того момента как сдал получателю. Конвенция презюмирует вину перевозчика, а это значит, что бремя доказывания отсутствия вины лежит на перевозчике, за исключением отдельных случаев. Ответственность с перевозчика за причинённый ущерб будет снята, если он докажет, что он, его служащие и агенты приняли все необходимые меры, для того чтобы избежать таких последствий. Ответственность перевозчика ограничена величинами: 835 единиц

специальных справ заимствования за каждое грузовое место или единицу отгрузки и 2,5 единицы специальных прав заимствования за каждый килограмм утраченного или повреждённого груза, в зависимости от того, какая величина будет больше.

Перевозчик несет ответственность:

1. если повреждение груза, его утрата или задержка в сдаче произошли вследствие пожара (если будет доказано, что пожар случился именно по вине перевозчика либо его агентов и служащих);
2. если повреждение груза, его утрата или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его агентов и служащих при принятии всех мер, которые требовались для того чтобы ликвидировать пожар и его последствия;
3. если пожар на борту судна затронул груз.

Перевозчик освобождается от ответственности за повреждение, утрату или задержку в сдаче в отношении живых животных. Помимо этого он не несёт ответственность в тех случаях, когда повреждение, утрата или задержка в сдаче груза произошли в результате мер по спасению жизни или по спасению имущества на море.

При перевозках грузов воздушным транспортом деятельность перевозчика регулируют: Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 года) и Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская Конвенция 1999 года).

Варшавская Конвенция 1929 года⁴² применяется при всякой международной перевозке пассажиров, багажа или грузов, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Воздушная перевозка охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика. Договор перевозки оформляется авианакладной, официально именуемой в Конвенции «воздушно-перевозочный документ» и подтверждает заключение договора

⁴² Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121448/ (дата обращения 2.05.2018)

перевозки. Данный документ может быть составлен в любом необходимом количестве экземпляров, однако оригиналами считаются только первые три. На первом экземпляре ставится отметка "для перевозчика" и подписывает его отправитель. На втором экземпляре ставится пометка "для получателя", он подписывается отправителем и перевозчиком и следует с грузом. Третий экземпляр подписывает перевозчик и возвращает его отправителю по принятии товара. Перевозчик должен расписаться до того момента, как товар будет погружен на борт воздушного судна.

Ответственность воздушного перевозчика начинается в момент приёма груза от отправителя до момента его сдачи получателю. Варшавская конвенция построена по принципу презумпции вины перевозчика, то есть бремя доказательства отсутствия вины лежит на перевозчике. В Конвенции предел ответственности перевозчика исчислен в золотых франках Пуанкаре и равен 250 франкам за 1 килограмм веса утраченного или поврежденного груза, что эквивалентного 16,67 специальных прав заимствования.

В соответствии с Конвенцией перевозчик отвечает за вред, который был нанесён грузу. Перевозчик освобождается от ответственности, если сможет доказать, что им были приняты все меры чтобы избежать вреда, или что такие меры принять было невозможно. С перевозчика также снимается всякая ответственность, если будет доказано что вред, причинённый грузу, произошёл вследствие ошибки в пилотаже, в вождении воздушного судна или в навигации.

В Конвенции ничего не говорится об обязанности перевозчика возмещать наряду со стоимостью утраченного или повреждённого груза провозные платежи, таможенные пошлины и иные расходы, непосредственно связанные с перевозкой груза. Этот вопрос должен решаться сторонами на основе норм применимого права. Но в любом случае общие размеры выплат не могут превышать указанные выше пределы.

Согласно Монреальской Конвенция 1999⁴³ при перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. Вместо авиагрузовой накладной могут быть использованы любые другие средства, которые смогут сохранить запись о перевозке. Если используются такие средства, перевозчик выдает отправителю квитанцию на груз, позволяющую опознать груз. В целом положения Монреальской конвенции дублируют положения Варшавской Конвенции, исключение составляет лишь то, что при перевозке груза ответственность перевозчика в случае утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм, за исключением случаев, когда в момент передачи перевозчику места, отправитель сделал особое заявление о заинтересованности в доставке и заплатил дополнительный сбор. В данном случае у перевозчика возникает обязанность заплатить сумму, которая не будет превышать объявленную сумму, если он не сможет доказать, что данная сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест.

Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года⁴⁴ определяет ответственность перевозчика при смешанных перевозках. В Конвенции отсутствует понятие «перевозчик», но лицо, которое заключает договор смешанной перевозки и принимает на себя ответственность за его исполнение, в Конвенции именуется как «оператор смешанной перевозки». Оператор смешанной перевозки выдаёт грузоотправителю документ смешанной перевозки, когда принимает грузы в свое ведение. Данный

⁴³ Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в Монреале 28.05.1999) [Электронный ресурс]: YAPPI CLUB, Юридический справочник // <https://yappi-club.ru/reference/monreal> (дата обращения 2.05.2018)

⁴⁴ Конвенция ООН о международных смешанных перевозках (заключена в Женеве 24.05.1980) [Электронный ресурс]: Таможня.ру // http://www.tamognia.ru/doc_base/document.php?j=f&a=ar&b=cfhldte&id=1554299 (дата обращения 2.05.2018)

документ содержит в себе всю необходимую информацию о перевозимом грузе.

Ответственность оператора смешанной перевозки за груз начинается с того момента как он принял груз и до момента выдачи груза получателю. Оператор смешанной перевозки в соответствии с положениями Конвенции отвечает не только за свои собственные действия, но и за действия и упущения своих агентов и служащих. Помимо этого оператор смешанной перевозки отвечает за ущерб, который был нанесён грузу в результате его утраты, повреждения и задержки в доставке. Если в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки груз доставлен не был, то лицо, уполномоченное заявить требование, может считать, что груз утрачен. За ущерб, причинённый грузу, ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 920 расчётных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчётной единицы за 1 килограмм веса брутто утраченного или повреждённого груза в зависимости от того, какая сумма выше. Оператор смешанной перевозки не имеет права на ограничение ответственности, если докажет, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом его действий или упущений, которые он совершил намеренно либо безответственно, и понимая вероятность нанесения ущерба.

Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям была заключена в Будапеште 22 июня 2001 года⁴⁵. Настоящая Конвенция применяется к абсолютно любому договору перевозки, в соответствии с которым порт погрузки груза и порт разгрузки расположены в двух разных странах, из которых, по крайней мере, одна является участницей настоящей Конвенции. Согласно Конвенции перевозчик обязан доставить груз в установленные договором сроки и сдать его в месте сдачи в том же состоянии, в каком он получил его от грузоотправителя. Если об ином договорённости отсутствует, сдача груза будет производиться на борту судна.

⁴⁵ Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (заключена в Будапеште 22.06.2001) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2563620/> (дата обращения 3.05.2018)

Только перевозчик решает, какое судно ему использовать. До начала рейса перевозчик обязан проверить, пригодно ли судно для плавания, оснащено ли оно всем необходимым и в состоянии ли оно принять груз. Необходимо чтобы на судне имелись национальные и международные разрешения, которые необходимы для перевозки груза. В договоре может быть оговорено, что перевозка должна осуществляться на определённом судне, но бывают обстоятельства, при которых перевозчик обязан перегружать груз на другое судно без согласия грузоотправителя, к таким обстоятельствам относятся:

1. низкий уровень воды;
2. столкновение или препятствия, которые могут повлиять на судоходство, и которые в момент заключения договора предвидеть было невозможно;
3. случаи, когда это соответствует обычаям порта, в котором находится судно.

Перевозчик должен следить за тем, чтобы укладка, погрузка и крепление груза никак не влияли на безопасность судна. Перевозить грузы в открытых трюмах или на палубе перевозчик имеет право только в том случае, если это было оговорено с грузоотправителем.

Согласно Конвенции в перевозке может участвовать «фактический перевозчик» – любое лицо, которому перевозчик поручил осуществление перевозки или её части. Между перевозчиком и фактическим перевозчиком заключается договор перевозки. В тех случаях, когда перевозчик поручил осуществить перевозку или её часть перевозчику фактическому, он всё равно остаётся ответственным за всю перевозку. Если перевозчик решил поручить осуществление перевозки фактическому перевозчику он обязан проинформировать об этом грузоотправителя.

Для каждой перевозки груза перевозчик выдаёт транспортный документ. Коносамент перевозчик выдаёт только по просьбе грузоотправителя, и если это было оговорено до погрузки груза. Оригинал транспортного документа подписывают перевозчик либо капитан судна. Транспортный документ подтверждает заключение и содержание договора перевозки, а также принятие

груза перевозчиком. В частности, он является основой для презумпции, что груз принят к перевозке в состоянии, описанном в транспортном документе.

После того как перевозчик принял груз, он несёт ответственность за ущерб, который может быть причинён грузу в результате его утраты или повреждения, либо в результате превышения срока его сдачи, если не сможет доказать, что ущерб произошёл вследствие обстоятельств, которые он предотвратить не в силах.

С перевозчика и фактического перевозчика снимается всякая ответственность, если утрата, повреждение или задержка являются результатом одного из перечисленных ниже обстоятельств или рисков:

1. перемещения, погрузки, укладки или выгрузки груза грузоотправителем или грузополучателем;
2. перевозки груза в открытых трюмах или на палубе;
3. характера определённых видов груза, с которым связаны его утрата или повреждение (от поломки, ржавчины, усушки, утечки, внутренней порчи, естественной убыли при транспортировке или от воздействия паразитов либо грызунов);
4. отсутствия упаковки или её дефектов, если в силу своего характера груз подвержен потере или повреждению при её отсутствии;
5. неточной или недостаточной идентификационной маркировки груза;
6. проведения операций по спасанию жизни или имущества на внутренних водных путях.

Еще одним международным документом, который определяет статус, и обязанности перевозчика является глава 56 Таможенного кодекса ЕАЭС⁴⁶. В соответствии со статьей 406 Таможенного кодекса ЕАЭС, таможенный перевозчик осуществляет перевозку (транспортировку) товаров, которые находятся под таможенным контролем по таможенной территории Союза. Комиссия определяет форму документа, который подтверждает статус

⁴⁶ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения 3.05.2018)

таможенного перевозчика. Данный документ выдаёт таможенный орган, который включает юридическое лицо в реестр таможенных перевозчиков. Если товары помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита, то статус таможенного перевозчика можно подтвердить без предоставления подтверждающего документа, если сведения о данном документе могут быть получены таможенным органом из различных информационных систем.

Для того чтобы юридическое лицо включили в реестр таможенных перевозчиков ему необходимо:

1. не менее двух лет осуществлять деятельность по перевозке грузов;
2. обеспечить исполнение обязанностей юридического лица, осуществляющего деятельность в сфере таможенного дела, в размере, эквивалентном 200 тысячам евро (Комиссия может определить иной размер обеспечения);
3. иметь разрешительный документ, который даёт право осуществлять деятельность по перевозке грузов (если вид деятельности требует указанного документа);
4. иметь в собственности, аренде, хозяйственном ведении или оперативном управлении используемые для перевозки товаров транспортные средства (они должны быть пригодны для транспортировки груза под таможенными пломбами и печатями);
5. исполнить в установленный срок обязанность по уплате таможенных платежей, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, пеней, процентов;
6. соблюдать иные требования, установленные законодательством.

Таможенный перевозчик обязан:

1. соблюдать условия включения в реестр таможенных перевозчиков;
2. соблюдать условия и требования при перевозке товаров таможенным транзитом, которые установлены настоящим Кодексом;
3. вести учёт товаров, которые перевозятся таможенным транзитом, и предоставлять отчётность о данных товарах в таможенные органы;

4. не разглашать, не передавать другим лицам и не использовать в собственных целях конфиденциальную информацию, полученную от отправителя товаров.
5. обеспечивать уплату таможенных пошлин и налогов;
6. информировать таможенный орган об изменении сведений, заявленных им при включении в реестр таможенных перевозчиков, и представлять документы, которые эти сведения подтверждают.

Таможенного перевозчика могут исключить из реестра таможенных перевозчиков в случае, если:

1. таможенный перевозчик не будет исполнять обязанности, предусмотренные настоящим Кодексом;
2. если таможенный перевозчик сам подаст заявление об исключении его из реестра;
3. если юридическое лицо, включенное в реестр таможенных перевозчиков, будет ликвидировано;
4. если юридическое лицо будет реорганизовано.

2.2. Нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие деятельность перевозчика

Основным источником регулирования деятельности транспортной компании является глава 40 «Перевозка» Гражданского кодекса Российской Федерации⁴⁷, которая регулирует общие положения о перевозке грузов, условия заключения и исполнения договоров перевозки, а также ответственность перевозчика за нарушения обязательств. В соответствии с главой 40, перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю.

⁴⁷ Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ ч. 2) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения 4.05.2018)

Перевозчик обязан предоставить отправителю груза под погрузку исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза в установленный договором срок. Транспортная организация может осуществлять погрузку (выгрузку) груза, если это предусмотрено договором. Перевозчик обязуется доставить груз в назначенный пункт в те сроки, которые определены в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а если такие сроки отсутствуют – в разумный срок. Если перевозчик не подаст транспортные средства для перевозки груза, он понесёт за это ответственность. С перевозчика снимается ответственность, если транспортное средство ему подано не было и если он не использовал поданное транспортное средство, если это произошло вследствие:

1. непреодолимой силы и других явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений), а также военных действий;
2. ограничения или прекращения перевозки в некоторых направлениях;
3. в иных случаях, которые предусмотрены транспортными уставами и кодексами.

Перевозчик несёт ответственность за несохранность груза, если не сможет доказать, что повреждение груза, его утрата или недостача произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить. В случае порчи, утраты и недостачи груза, ущерб возмещается перевозчиком. Помимо этого перевозчик обязан возместить отправителю либо получателю провозную плату, которую взыскали за перевозку недостающего, утраченного, испорченного или поврежденного груза, если эта плата в стоимость груза не входит.

В главе 41 «Транспортная экспедиция» Гражданского Кодекса Российской Федерации⁴⁸ размещены базовые нормы, которые касаются транспортной экспедиции. По договору транспортной экспедиции экспедитор обязан предоставить клиенту свои услуги по перевозке грузов. Помимо этого экспедитор должен от своего имени, либо от имени своего клиента заключить

⁴⁸ Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ ч. 2) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения 4.05.2018)

договор перевозки груза, а также обеспечить отправку груза и его получение. Экспедитор несёт ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязанностей по договору. Если экспедитор докажет, что нарушение обязательства произошло вследствие ненадлежащего исполнения договора перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Получая от клиента информацию о грузе, экспедитор обязан сообщить ему об обнаруженных недостатках полученной информации, а если информация неполная, запросить у клиента необходимые дополнительные данные. Если такие данные клиентом предоставлены не были, то экспедитор имеет право не приступать к выполнению своих обязанностей до их предоставления. Экспедитор вправе исполнять свои обязанности лично, а может привлекать этому других лиц. Экспедитор несёт ответственность за исполнение договора перед своим клиентом даже в том случае, если его обязанности выполняет третье лицо.

Порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности, а именно порядок оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению всех необходимых для этого документов определяет Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»⁴⁹. Условия договора транспортной экспедиции определяются экспедитором и его клиентом. Исходя из интересов клиента, экспедитор имеет право выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки, а также последовательность перевозки груза различными видами транспорта. Экспедитор имеет право проверять насколько достоверны документы, которые предоставил клиент, а также сведения о грузе и об условиях его перевозки. Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции. Помимо этого, при приёме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ и оригиналы всех договоров, которые он

⁴⁹ Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (последняя редакция) "О транспортно-экспедиционной деятельности" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения 4.05.2018)

заключил в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности. Экспедитор не вправе заключать договор страхования груза от имени клиента, если это не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

Особое место в системе источников регулирования деятельности перевозчиков занимают транспортные уставы и кодексы, принятые в форме федеральных законов. Они основываются на главе 40 Гражданского кодекса Российской Федерации⁵⁰ и детально регламентируют отношения, возникающие при перевозке грузов, а также при обеспечении транспортной деятельности. Эти документы носят комплексный характер и воздействуют на разнородные частные и публичные отношения, возникающие на различных видах транспорта.

Федеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"⁵¹ регулирует отношения, которые возникают при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, являющиеся частью транспортной системы Российской Федерации. В данном законе определены общие условия перевозок грузов различными видами транспорта. На основании данного закона Правительство Российской Федерации утверждает правила перевозок грузов автомобильным транспортом.

Согласно данному закону заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной, которая составляется грузоотправителем. Перевозчик не может принять к перевозке груз, на который транспортная накладная не оформлена. В установленные договором сроки перевозчик обязан подать транспортные средства и контейнеры, пригодные для перевозки груза. Перевозчики должны доставить груз в сроки, которые

⁵⁰ Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ ч. 2) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения 4.05.2018)

⁵¹ Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (последняя редакция) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/ (дата обращения 4/05/2018)

определены в договоре перевозки груза. Если по какой-либо причине доставка груза задерживается, перевозчик обязан сообщить об этом грузоотправителю или грузополучателю. Перевозчик обязан доставить груз получателю по адресу, который грузоотправитель указал в транспортной накладной. Если в процессе перевозки груз подвергся повреждению или порче, грузополучатель вправе потребовать от перевозчика возмещение ущерба.

Если перевозчик предоставил транспортные средства и контейнеры не вовремя, то в таком случае он уплачивает грузоотправителю штраф за каждый полный час просрочки. Если фрахтовщик не предоставил фрахтователю транспортное средство, то он уплачивает фрахтователю штраф в размере 20 % платы, которая установлена за пользование соответствующим транспортным средством. Фрахтователь имеет право требовать от фрахтовщика возмещения причинённых им убытков в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. За сохранность груза перевозчик несёт ответственность с того момента как принял груз и до момента его выдачи грузополучателю, если не сможет доказать что повреждение, утрата или недостача груза произошли вследствие обстоятельств, которые он был не в силах предотвратить. За просрочку доставки груза перевозчик обязан уплатить грузополучателю штраф в размере 9 % провозной платы за каждые сутки просрочки. Общая сумма штрафа не должна превышать размер его провозной платы.

Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"⁵² регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями и владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта при пользовании услугами железнодорожного транспорта, и устанавливает их права, обязанности и ответственность. Для того чтобы осуществлять перевозку груза железнодорожным транспортом, перевозчик должен получить от грузоотправителя оформленную надлежащим

⁵² Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (последняя редакция) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/ (дата обращения 4.05.2018)

образом, и в необходимом количестве экземпляров заявку на перевозку груза. В заявке грузоотправитель указывает количество вагонов и тонн, а также железнодорожные станции назначения и другие, необходимые сведения. Представленную заявку перевозчик обязан рассмотреть в течение двух дней. Если есть возможность осуществить перевозку, перевозчик направляет эту заявку владельцу инфраструктуры для согласования с отметкой о согласовании заявки.

Принятая заявка будет считаться невыполненной в том случае, если перевозчик не подаст грузоотправителю под погрузку вагоны или контейнеры в установленное время, или же подаст вагоны и контейнеры, непригодные для перевозки грузов. Перевозчик несёт ответственность за несохранность груза, если не сможет доказать, что ущерб грузу был нанесён вследствие обстоятельств, которые он был не в силах предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам, в частности вследствие:

1. причин, которые зависят только от отправителя или получателя грузов;
2. естественных свойств груза;
3. применения тары, упаковки, которые не соответствуют свойствам груза;
4. сдачи для перевозки груза, влажность которого превышает установленную норму.

За просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов либо контейнеров перевозчик обязан уплатить пени в размере 9% платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона либо контейнера за каждые сутки просрочки. Перевозчик соответствующего вида транспорта, который выдаёт груз, имеет право требовать о возмещении убытков к перевозчику другого вида транспорта или осуществляющей перевалку грузов организации, по вине которых допущена просрочка.

Если перевозчик повредил или утратил вагоны либо контейнеры, принадлежащие грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим или физическим лицам, то такие вагоны и контейнеры он обязан отремонтировать либо возместить их владельцу стоимость их ремонта или

фактическую стоимость. Кроме того, перевозчик обязан возместить убытки, которые владельцы вагонов и контейнеров понесли вследствие их повреждения или утраты. При этом если перевозчик утратил вагоны или контейнеры он обязан по требованию их владельцев предоставить соответствующие вагоны, контейнеры во временное бесплатное пользование. Если по истечении трёх месяцев перевозчик не может вернуть владельцам их вагоны и контейнеры, он обязан передать предоставленные во временное бесплатное пользование вагоны, контейнеры в собственность грузоотправителей, грузополучателей, и других юридических или физических лиц. Передача указанных вагонов и контейнеров может быть осуществлена с согласия их собственника.

Договору морской перевозки груза посвящена глава VIII Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации⁵³. В соответствии с договором морской перевозки груза, перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в порт назначения, и выдать его управомоченному на получение груза лицу. До начала рейса перевозчик обязан привести судно в мореходное состояние (снарядить судно надлежащим образом, обеспечить техническую годность судна к плаванию, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым). Помимо этого перевозчик обязан привести трюмы и другие помещения судна, в которых будет перевозиться груз, в состояние которое обеспечит надлежащие приём, перевозку и сохранность груза. Перевозчик обязан подать судно в тот порт погрузки, который указан в чартере, либо же в порт, который указал фрахтователь в соответствии с условиями чартера. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе, если это заранее было оговорено с грузоотправителем. Перевозчик несёт ответственность, если груз перевозился на палубе с нарушением правил, что повлекло за собой повреждение, утрату или просрочку доставки груза. После того как перевозчик получил к перевозке груз, он обязан выдать отправителю коносамент. Коносамент, который подписал капитан судна, считается

⁵³ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения 4.05.2018)

подписанным от имени перевозчика. Перевозчик должен надлежаще обращаться с грузом (хранить, укладывать, обрабатывать, перевозить и выгружать его).

Если груз легко воспламеняется, может взорваться или опасный по своей природе, и перевозчик не смог посредством осмотра удостовериться в его свойствах, такой груз перевозчик в любое время может уничтожить, выгрузить или обезвредить без возмещения отправителю убытков. За перевозку такого груза фрахт не возвращается. Аналогичные действия перевозчик может совершить с грузом, который станет опасным для судна, для находящихся на судне людей или же для другого груза. Перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном расстоянию, фактически пройденному судном с таким грузом.

Перевозчик обязан доставить груз точно в срок и маршрутом, установленным соглашением сторон. Если из-за стихийных явлений или других причин, независящих от перевозчика, судно не может зайти в нужный порт, перевозчик обязан уведомить об этом отправителя. С перевозчика будет снята вся ответственность за утрату, повреждение груза либо за просрочку его доставки, если он сможет доказать, что всё это произошло вследствие:

1. действия непреодолимой силы;
2. военных действий;
3. опасностей на море и в других судоходных водах;
4. любых мер по спасанию людей или по спасанию имущества на море;
5. пожара, который возник не по вине перевозчика;
6. действий или распоряжений соответствующих властей;
7. скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
8. недостатков тары и упаковки груза;
9. неясности или недостаточности марок;
10. забастовок.

Фактический перевозчик – это лицо, которому перевозчик поручил осуществление перевозки груза или её части. Даже если перевозка (или её

часть) поручена фактическому перевозчику по условиям договора морской перевозки, ответственным за неё все равно остается перевозчик. Перевозчик несёт ответственность за действия и упущения фактического перевозчика, его агентов и служащих, которые действуют в пределах своих служебных обязанностей.

В Российском законодательстве документом, регулирующим деятельность перевозчика в сфере авиаперевозок, является Воздушный кодекс Российской Федерации⁵⁴, который является Федеральным Законом, утвержденным Президентом Российской Федерации. Воздушный кодекс разработан на основе законодательства Российской Федерации и Международного Воздушного права. Он устанавливает правовые, организационные и экономические основы использования воздушного пространства Российской Федерации. Воздушный кодекс регулирует отношения между физическими и юридическими лицами, возникающие в процессе осуществления авиаперевозок. Перевозочным документом на груз является грузовая накладная, используемая при оказании услуг по воздушной перевозке груза.

Согласно договору перевозчик обязан принять груз у отправителя, доставить его в пункт назначения и выдать получателю. Перевозчик вправе в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки груза если:

1. грузовладелец либо грузоотправитель нарушает паспортные, таможенные, санитарные и иные установленные законодательством Российской Федерации требования в части, касающейся воздушной перевозки;
2. грузовладелец либо грузоотправителя отказывается выполнять требования, предъявляемые федеральными авиационными правилами.

За утрату, недостачу или повреждение груза перевозчик несёт ответственность, если не докажет, что он принял все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры принять было невозможно.

⁵⁴ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения 4.05.2018)

Если условия воздушной перевозки изменились, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя или грузополучателя, а также спросить их распоряжения относительно груза. Если перевозчик нарушил таможенные, санитарные, валютные, карантинные и иные правила, то он несёт ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Если перевозчик просрочил доставку груза, то он обязан уплатить штраф в размере 25% минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, если не сможет доказать, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы либо устранения неисправности воздушного судна, которая угрожала жизни или здоровью пассажиров, либо других обстоятельств, которые от перевозчика не зависят.

Федеральный закон "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения"⁵⁵ определяет правовые основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации грузовыми транспортными средствами, а также ответственность за нарушение установленного порядка.

Согласно данному закону «российский перевозчик» – российское физическое или юридическое лицо, которое использует принадлежащее ему грузовое транспортное средство для перевозки грузов. Международные договоры Российской Федерации в области международного автомобильного сообщения на принципах взаимности предусматривают осуществление транзитных и двусторонних международных автомобильных перевозок без разрешений. Такие перевозки осуществляются на основании международной товарно-транспортной накладной, которая подтверждает вид перевозки при соблюдении условий её осуществления.

⁵⁵ Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ (последняя редакция) "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19561/ (дата обращения 5.05.2018)

Для того чтобы осуществлять международные автомобильные перевозки российские перевозчики должны иметь документ, который удостоверяет допуск данного перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок (удостоверение допуска российского перевозчика).

Проезд по автомобильным дорогам транспортных средств, которые осуществляют международные автомобильные перевозки, допускается при наличии специальных разрешений в случаях:

1. движения крупногабаритных транспортных средств;
2. движения тяжеловесных транспортных средств, масса с грузом или без груза или нагрузка на ось или группу осей которых превышают более чем на 2% допустимую массу транспортного средства или допустимую нагрузку на ось или группу осей транспортного средства.

Для получения специального разрешения на проезд тяжеловесного или крупногабаритного транспортного средства подается заявка в уполномоченную организацию по месту регистрации заявителя, если такой организации нет – в ближайшую уполномоченную организацию, расположенную на маршруте следования транспортного средства.

Для того чтобы осуществлять международные автомобильные перевозки опасных грузов, перевозчику необходимо иметь специальное разрешение, которое предусматривает его обязанность выполнения перевозки таких грузов по заранее определенным маршрутам. Если российский перевозчик неоднократно нарушает порядок осуществления международных автомобильных перевозок, действие его удостоверения допуска может быть приостановлено или аннулировано. Перевозчики, которые осуществляют международные автомобильные перевозки, должны использовать только те транспортные средства, которые имеют регистрационные и отличительные знаки своего государства. При этом регистрационные и отличительные знаки другого государства могут иметь прицепы и полуприцепы.

2.3. Подзаконные акты, регулирующие деятельность перевозчика

В системе федеральных подзаконных источников, регулирующих деятельность перевозчиков, наибольшей юридической силой обладают указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации и огромное количество ведомственных инструкций, положений, правил и приказов, принимаемых различными органами исполнительной власти. Правительство Российской Федерации издаёт постановления, имеющие нормативный характер, на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных законов, нормативных указов Президента России. Например, Постановление Правительства Российской Федерации от 16.10.2001 № 730 "Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок"⁵⁶, так как российские перевозчики имеют право получить специальное разрешение на международные автомобильные перевозки, другими словами – получить доступ к осуществлению этих перевозок. Данное положение определяет порядок предоставления российским перевозчикам специальных разрешений. Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок производит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, а также её территориальные органы.

Согласно положению, существуют некоторые условия для того чтобы российский перевозчик был допущен к международным автомобильным перевозкам:

1. транспортные средства должны соответствовать международным техническим стандартам и принадлежать перевозчику на праве собственности, или ином законном основании;
2. лица, которых перевозчик назначил ответственными за осуществление международных автомобильных перевозок, должны соответствовать

⁵⁶ Постановление Правительства РФ от 16.10.2001 № 730 (ред. от 24.04.2018) "Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_33693/ (дата обращения 6.05.2018)

квалификационным требованиям по организации перевозок в международном сообщении;

3. у перевозчика должно быть устойчивое финансовое положение (наличие в собственности имущества стоимостью не менее 600 тыс. рублей при использовании только одного транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки, и не менее 350 тыс. рублей в расчете на каждое дополнительное транспортное средство).

После того как будет принято решение о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам ему выдается удостоверение допуска, а также карточка допуска на каждое транспортное средство. Российским перевозчикам, подавшим заявление впервые, удостоверение выдается на один год. Если же у российского перевозчика закончился срок действия данного удостоверения, ему выдается новое – на пять лет (если в заявлении не указан меньший срок). Получив удостоверение допуска, российский перевозчик получит от компетентного органа иностранного государства разрешение на проезд определённых транспортных средств по территории этого государства. Помимо этого удостоверение допуска является обязательным документом для того, чтобы перевозчик был допущен к процедуре международной автомобильной перевозки с применением книжки МДП. Если юридическое лицо будет ликвидировано или прекратит свою деятельность в результате реорганизации, за исключением преобразования, или прекращения действия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя, удостоверение и карточки допуска потеряют юридическую силу и будут считаться аннулированными.

Положение "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок"⁵⁷ устанавливает порядок

⁵⁷ Постановление Правительства РФ от 31.10.1998 № 1272 (ред. от 26.12.2016) "О государственном контроле (надзоре) за осуществлением международных автомобильных перевозок" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_20826/ (дата обращения 6.05.2018)

проведения государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок по территории России грузовыми транспортными средствами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам. Транспортный контроль проводится для того чтобы российские и иностранные перевозчики соблюдали на территории России федеральные законы, правовые акты и международные договоры Российской Федерации в области международных автомобильных перевозок. Проведение транспортного контроля позволяет предупредить и пресечь административные правонарушения при осуществлении международных автомобильных перевозок. Помимо этого транспортный контроль позволяет вести учёт использования разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок в пунктах пропуска транспортных средств через государственную границу Российской Федерации. Все автомобили Федеральной службы по надзору в сфере транспорта должны быть оснащенные специальным оборудованием для проведения транспортного контроля. Помимо этого автомобили должны иметь цветографическую окраску в соответствии с государственным стандартом Российской Федерации.

Транспортный контроль должен проводиться на территории России в пунктах пропуска транспортных средств через государственную границу Российской Федерации, а также в стационарных и передвижных контрольных пунктах специально обозначенных дорожными знаками. При этом проведение в контрольных пунктах транспортного контроля не должно создавать препятствий для движения других транспортных средств.

Должностные лица Федеральной службы по надзору в сфере транспорта при проведении транспортного контроля осуществляют проверку:

1. специальных разрешений на перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, а также маршрутов;
2. карточки допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам на каждое транспортное средство;

3. документа, который предоставляет право на проезд по территории иностранного государства;
4. весовых параметров и габаритов транспортных средств;
5. контрольных устройств (тахографов) регистрации режима труда и отдыха водителей;
6. уплаты в установленных случаях сбора за проезд транспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств по автомобильным дорогам Российской Федерации.
7. специальных разрешений на перевозку в третьи страны и из третьих стран (у иностранных перевозчиков);
8. отличительных знаков государства, на территории которого зарегистрировано транспортное средство, товарно-транспортных и других документов.

Если на контрольных пунктах обнаружено превышение максимального веса или нагрузки на ось транспортного средства либо превышение его габарита, водитель данного транспортного средства обязан принять все необходимые меры для устранения нарушения или получения специального разрешения Федерального дорожного агентства. Дальнейшее продолжение поездки транспортного средства допускается только после того, как водитель устранит нарушение или получит специальное разрешение.

Согласно Распоряжению Федерального дорожного агентства от 11 января 2006 года № 1-р "О взаимодействии по выдаче специальных разрешений для перевозки в международном сообщении по автомобильным дорогам общего пользования крупногабаритных и тяжеловесных грузов"⁵⁸ при превышении транспортным средством (с грузом или без груза) предельно допустимых весогабаритных параметров, такое транспортное средство относится к категории тяжеловесного и (или) крупногабаритного и его дальнейшая

⁵⁸ Распоряжение Федерального дорожного агентства от 11.01.2006 № 1-р "О взаимодействии по выдаче специальных разрешений для перевозки в международном сообщении по автомобильным дорогам общего пользования крупногабаритных и тяжеловесных грузов" [Электронный ресурс]: АвтоТрансИнфо Система грузоперевозок // http://ati.su/Documents/HTMLDocs/Laws/permission_bulky_heavy_goods_international_1r.htm (дата обращения 6.05.2018)

эксплуатация на автомобильных дорогах общего пользования Российской Федерации возможна при наличии специального разрешения.

Выдачу данных специальных разрешений осуществляет Государственное учреждение "Центр международных перевозок Федерального дорожного агентства" (далее – ГУ ЦМП). На основании заявления от перевозчика ГУ ЦМП занимается разработкой маршрута перевозки и направляет его с заявлением в Управление эксплуатации и сохранности автомобильных дорог для принятия решения о возможности или невозможности осуществления перевозки. В течение двух дней Управление эксплуатации и сохранности автомобильных дорог организует экспертизу маршрута перевозки, привлекая для этого компетентные организации, принимает и доводит до сведения ГУ ЦМП одно из следующих решений:

1. перевозка груза возможна;
2. перевозка груза возможна только после оплаты ущерба, который транспортное средство нанесёт автомобильным дорогам Российской Федерации;
3. для того чтобы перевезти груз необходимо разработать специальный проект и реализовать предусмотренные в проекте меры по инженерному обеспечению сохранности федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;
4. перевезти груз не представляется возможным пока масса транспортного средства или нагрузка на ось не будут снижены;
5. перевозка груза без специального проекта возможна по иному маршруту после оплаты ущерба, который транспортное средство нанесёт автомобильным дорогам общего пользования и улично-дорожной сети.

За оформление одного специального разрешения на движение крупногабаритного или тяжеловесного транспортного средства предусмотрена оплата государственной пошлины в размере 1600 рублей согласно подпункту

111 пункта 1 статьи 333.33 Налогового Кодекса Российской Федерации⁵⁹. При движении тяжеловесного транспортного средства предусмотрена плата в счёт возмещения вреда, которая рассчитывается индивидуально по каждому заявлению при оформлении специального разрешения в соответствии с положениями Постановления Правительства Российской Федерации от 16.11.2009 года № 934 "О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации"⁶⁰.

Бывают случаи, когда необходимо оценить техническое состояние автомобильных дорог, их укрепление, либо принять специальные меры по их обустройству для того чтобы транспортное средство которое перевозит тяжеловесные или крупногабаритных грузы, могло осуществлять по ним перевозку. Расходы на осуществление указанных мер возмещают лица, в интересах которых данные меры были приняты. После того как перевозчик оплатит вышеуказанные счета, ГУ ЦМП оформит бланки специальных разрешений.

Помимо этого, нормы транспортного права взаимодействуют с нормами административного права (административное управления транспортом, лицензирование отдельных видов транспортной деятельности, обеспечение функционирования транспортной инфраструктуры, административная ответственность), с нормами уголовного права (виды преступлений на транспорте, уголовная ответственность), с нормами конституционного права (федеральный транспорт и т.д.)⁶¹. Наконец, правовое положение транспортной компании оформляется и регулируется в рамках гражданско-правовых договорных отношений между контрагентами.

⁵⁹ Налоговый кодекс Российской Федерации от 5 августа 2000 года № 117-ФЗ (часть 2) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/ (дата обращения 7.05.2018)

⁶⁰ Постановление Правительства РФ от 16.11.2009 № 934 (ред. от 27.12.2014) "О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_93904/ (дата обращения 7.05.2018)

⁶¹ Штырхунова Н.А. Особенности правового регулирования транспортной деятельности в России // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки № 11, 2016. С. 168-170.

ГЛАВА 3. ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛНЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ

3.1. Проблемы в положении транспортной компании

При осуществлении своей деятельности транспортные компании, насколько бы они не были успешны и конкурентоспособны, зачастую сталкиваются с различными проблемами. Перевозка грузов является одним из сложных процессов, на организацию которого уходит немалое количество финансовых средств компании. Как и в любых других процессах, в перевозках грузов есть большое количество непредвиденных ситуаций, предугадать которые зачастую невозможно. На данное время автомобильные грузоперевозки – самый распространенный вид транспортировки. Для начала следует рассмотреть проблемы при перевозках грузов автомобильным транспортом.

Начать следует с того, что при таможенном оформлении у перевозчиков возникают проблемы, связанные с процедурами на границах, которые чаще всего являются результатом несогласованных действий сотрудников таможенных органов соседних стран⁶². Единой технологии таможенного оформления транспортных средств и грузов не существует, так как соседние страны не внедряют совместный контроль. Если бы страны внедряли совместный контроль, то перевозчики бы делали одну остановку на границе двух стран и проходили бы таможенное оформление один раз, что существенно бы сэкономило их затраты и время.

Ускоренный пропуск автомобилей, которые следуют согласно положениям Конвенции МДП⁶³, используется не в полной мере, очень часто это происходит из-за различных технических проблем, из-за сбоев в работе электронных баз данных таможни, из-за того, что поток грузов, перевозимых грузовиками, постоянно увеличивается, а персонала таможенников не всегда хватает, кроме

⁶² Тохиров Т.И. Региональные проблемы выполнения международных перевозок автомобильным транспортом // Социально-экономические явления и процессы № 1, Т 12, 2017. С. 86-91.

⁶³ Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (заключена в Женеве 14.11.1975) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3894/ (дата обращения 10.05.2018)

этого существуют пункты пропуска, которые по своим техническим характеристикам просто неспособны пропускать большие объёмы автомобилей. Порядок пропуска автомобилей очень часто меняется, а перевозчиков предварительно об этом не информируют. Большой ущерб транспортной компании приносит каждый час простоя одного автомобиля на границе. На отдельных пограничных переходах простои иногда достигают нескольких суток. Вследствие этого срываются сроки перевозки, что грозит перевозчику потерей клиентов и штрафными санкциями.

Серьезные проблемы при выполнении автомобильных перевозок осложняются также из-за различных требований к массам и габаритам автомобильных транспортных средств, пропускаемых по территориям различных стран. Например, массовесовые ограничения автопоездов в автомобильном сообщении стран СНГ: Россия – 42 тонны, Беларусь – 38 тонн, Казахстан – 36 тонн, Узбекистан – 40 тонн⁶⁴.

Злободневной проблемой является и то, что органы дорожной полиции и транспортной инспекции постоянно останавливают и проверяют транспортные средства. Повсеместная проверка документов и автомобилей в целях якобы обеспечения безопасности дорожного движения положительного эффекта не даёт, а только задерживает движение и создаёт простои⁶⁵.

Отрицательно влияет нас скорость доставки плохое техническое состояние автомобильных дорог. Российские автомобильные дороги имеют общую протяженность в 900000 километров. То плачевное состояние, в котором они пребывают, известно всем автомобилистам. В соответствии с государственными нормами ремонт дорог должен осуществляться как минимум один раз в течение 12 лет. Но в климатических и других условиях страны этого явно мало для поддержания их приемлемого вида.

⁶⁴ Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников Содружества Независимых Государств (вступило в силу для Российской Федерации 28.04.2000) [Электронный ресурс]: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации // <http://docs.cntd.ru/document/901776816> (дата обращения 10.05.2018)

⁶⁵ Тохиров Т.И. Региональные проблемы выполнения международных перевозок автомобильным транспортом // Социально-экономические явления и процессы № 1, Т 12, 2017. С. 86-91.

Значительно затрудняет деятельность транспортных компаний слабая информационная поддержка перевозок. В процессе перевозки связь с водителем бывает очень плохая (особенно если он находится на территории другой страны), в таком случае отслеживать нахождение груза на протяжении перевозки и контролировать состояние транспортного средства представляется довольно сложным. Бывают случаи полной утраты связи с подвижным составом, что негативно сказывается на координации процесса транспортировки, особенно если имеется потребность в срочной доставке груза или внесении поправок для водителя⁶⁶. Клиент всегда переживает за сохранность своего груза при перевозках, поэтому компания, предоставляющая постоянный доступ к информации о процессе перевозки, явно предпочтительней с точки зрения клиента. Не выстраивая грамотную техническую поддержку процесса грузоперевозок, транспортная компания рискует стать неконкурентоспособной на рынке услуг.

Другая проблема, с которой сталкиваются транспортные компании – это недостаток оптимизации процесса перевозок. Вышеназванная проблема низкой автоматизации перевозок приводит к целому ряду других недостатков отечественной системы логистики. Так, часто бывает, что отдельные партии грузов уходят, не до конца наполнив транспорт. Таким образом, не эффективно используется подвижной состав и продлеваются сроки поставок. В то же время комплектация сборных грузов не только повышает эффективность и прибыльность бизнеса для компании-перевозчика, но и снижает стоимость для клиентов. Другой проблемой часто оказывается недостаточно глубокое планирование маршрута, а почти всегда — отсутствие запасного варианта. И клиент сталкивается с увеличенными сроками перевозки, и как следствие — завышенной стоимостью услуг, что в комбинации существенно снижает конкурентоспособность компаний. В общем же низкая автоматизация создает

⁶⁶ Голубев П.В. Анализ недостатков транспортной логистики в России [Электронный ресурс]: Евразийский Научный Журнал №11, 2016 // <https://scientificresearch.ru/images/PDF/2016/11/analiz-nedostatkov-transportnoj-logistiki-v-rossii.pdf> (дата обращения 10.05.2018)

проблему неэффективного использования ресурсов компании — как технических, так и человеческих⁶⁷.

Проанализировав систему транспортного законодательства, необходимо обратить внимание на проблемы его совершенствования. Большие сомнения вызывает обоснованность сохранения положений транспортных уставов и кодексов об ограничении ответственности транспортных компаний в условиях действия принципа равенства сторон гражданско-правовых отношений. В соответствии со ст. 400 Гражданского кодекса Российской Федерации⁶⁸ по некоторым видам обязательств и по обязательствам, которые связаны с каким-либо определённым видом деятельности, закон может ограничить право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность). Грузоотправитель, грузополучатель и пассажир в транспортных правоотношениях являются менее защищённой стороной, нежели перевозчик. Предоставление перевозчику дополнительной правовой защиты в виде ограничения ответственности, несомненно, ставит перевозчика перед контрагентом в более выгодное положение, что никак не неоправданно ни в экономическом, ни в правовом отношении. Исходя из этого, специалисты считают, что необходимо чётко определить в Гражданском кодексе Российской Федерации случаи, в которых ограничение размера убытков для одной из сторон договора возможно⁶⁹.

На сегодняшний день, в транспортном законодательстве существуют противоречия между Гражданским кодексом Российской Федерации и некоторыми нормами транспортных законов, что является серьёзной проблемой. Касается это предусмотренной транспортными кодексами и уставами обязанности получателя принять доставленный груз от перевозчика, а

⁶⁷ Голубев П.В. «Анализ недостатков транспортной логистики в России» [Электронный ресурс]: Евразийский Научный Журнал № 11, 2016 // <https://scientificresearch.ru/images/PDF/2016/11/analiz-nedostatkov-transportnoj-logistiki-v-rossii.pdf> (дата обращения 10.05.2018)

⁶⁸ Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ ч. 1) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (дата обращения 10.05.2018)

⁶⁹ Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности [Электронный ресурс]: Право и экономика № 6, 2012 // <http://www.center-bereg.ru/b3481.html> (дата обращения 10.05.2018)

также сроков, в которые могут быть предъявлены претензии. В части регулирования ответственности экспедитора нормами Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»⁷⁰ и ст. 803 Гражданского кодекса Российской Федерации⁷¹ также имеются существенные разночтения. Между отдельными транспортными законами тоже существуют противоречия. Например, согласно ст. 75 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации⁷², если в прямом смешанном сообщении срок доставки груза будет нарушен, то ответственность за просрочку доставки будет нести перевозчик, выдавший груз. В то же время, в ст. 109 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации⁷³ говорится о том, что в этом случае ответственность будет нести сторона, по вине которой произошла просрочка в доставке груза. Специалисты считают, что нормы транспортного законодательства необходимо унифицировать. В отношении сходных правоотношений многие положения транспортного законодательства содержат различные правовые конструкции. Касается это в первую очередь ответственности перевозчиков, исчисления сроков предъявления претензий, а также принципов оформления и условий договора перевозки грузов. В связи с этим активно обсуждается вопрос о том, чтобы создать единый Транспортный кодекс.

Грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик являются субъектами обязательств по перевозке грузов. У специалистов существуют различные точки зрения касемо правовой природы договора перевозки грузов. Каждый из них по-разному понимает правовое положение грузополучателя как участника правоотношений, которые складываются в процессе перевозки груза. Следует

⁷⁰ Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (последняя редакция) "О транспортно-экспедиционной деятельности" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения 10.05.2018)

⁷¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ ч. 2) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения 10.05.2018)

⁷² Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (последняя редакция) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/ (дата обращения 10.05.2018)

⁷³ Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (дата обращения 10.05.2018)

отметить наиболее значимые мнения по существующей проблеме. Егиазаров В.А. считает, что грузополучатель является равноправной стороной договора перевозки грузов наряду с их отправителем и перевозчиком, и следственно делает вывод, что договор перевозки является трёхсторонним, и все его участники имеют абсолютно равные права. Пугинский Б.И. считает, что обязательство по перевозке груза является составным, а не договорным. Образуется оно из договора и сделки принятия грузополучателем доставленного груза. Последняя, будучи волеизъявлением грузополучателя, носит односторонний характер, однако проистекающие из неё права и обязанности распространяются на грузополучателя, перевозчика и грузоотправителя⁷⁴.

В юридической литературе самой распространённой является концепция договора в пользу третьего лица, а Витрянский В.В. является одним из выразителей данной концепции. Он считает, что по российскому транспортному праву положение грузополучателя объясняется только через конструкцию договора в пользу третьего лица, где в роли третьего лица выступает получатель груза, а грузоотправитель и перевозчик заключают договор перевозки груза в его пользу.

Существует и другая научная дискуссия о правовом положении транспортных компаний, которые в заключение договора перевозки груза не участвуют, но являются участниками транспортировки грузов, а также вступают в правоотношения с грузополучателями по поводу выдачи грузов, которые прибывают в пункт назначения. Концепция «единого перевозчика» находит наибольшую поддержку в литературе. Согласно данной концепции все перевозчики, которые участвуют в транспортировке груза, представляют собой единого перевозчика, являющегося стороной договора перевозки. На началах представительства первый перевозчик выступает от имени всех последующих перевозчиков. Сторонники другой точки зрения считают, что у промежуточных

⁷⁴ Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности [Электронный ресурс]: Право и экономика № 6, 2012 // <http://www.center-bereg.ru/b3481.html> (дата обращения 10.05.2018)

транспортных компаний при заключении договора в отношении отправителя и получателя грузов не возникает никаких прав и обязанностей, в отличие от первого перевозчика, который имеет договор с отправителем груза, и последнего перевозчика, который вступает в правоотношения с получателем груза. В то же время промежуточные перевозчики, не являющиеся стороной договора, заключаемого с грузоотправителем, выполняют свою часть обязательств по перевозке, возложенных на перевозчика, который принял к перевозке груз. Существует и третья точка зрения, согласно которой правовое положение транспортных компаний объясняется исходя из того, что они выступают в роли третьих лиц, на которых должник (первый перевозчик) возлагает исполнение обязательств, вытекающих из заключенного им договора перевозки⁷⁵.

Значимое место в транспортной деятельности занимает оказание транспортно-экспедиционных услуг по организации перевозки грузов. Данные услуги осуществляются на основе договора транспортной экспедиции. Заключение такого договора позволяет переложить решение транспортных проблем на профессионального экспедитора. В Главе 41 Гражданского кодекса Российской Федерации⁷⁶ закреплены права и обязанности сторон по договору транспортной экспедиции. Помимо этого, принят специальный Федеральный закон от 30 июня 2003 года № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»⁷⁷, положения которого имеют приоритет перед соглашением сторон.

Согласно договору транспортной экспедиции экспедитор обязан за вознаграждение и за счёт другой стороны выполнить экспедиционные услуги, связанные с перевозкой груза. Экспедитор обязан организовать перевозку,

⁷⁵ Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности [Электронный ресурс]: Право и экономика № 6, 2012 // <http://www.center-bereg.ru/b3481.html> (дата обращения 10.05.2018)

⁷⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ ч. 2) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения 10.05.2018)

⁷⁷ Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (последняя редакция) "О транспортно-экспедиционной деятельности" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения 10.05.2018)

выбрать транспорт для перевозки груза, выбрать маршрут следования груза, заключить договор перевозки груза от своего имени либо от имени клиента, обеспечить отправку или получение груза, а также выполнять все другие обязанности, возложенные на него и связанные с перевозкой. В законодательстве нет закрытого перечня услуг, которые может предоставлять экспедитор, что свидетельствует о чрезвычайно широкой сфере применения договора транспортной экспедиции.

В предмет договора транспортной экспедиции включаются действия экспедитора по оказанию услуг, связанных с перевозкой груза и действия клиента по уплате экспедитору причитающегося ему вознаграждения и возмещению понесенных им расходов. Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме. Клиент должен быть экспедитору доверенностью, если для выполнения его обязательств она необходима. Экспедиторские документы являются важной частью договора, к ним относятся:

1. поручение экспедитору (данное поручение определяет перечень и условия оказания транспортно-экспедиционных услуг);
2. экспедиторская расписка (подтверждает то, что экспедитор получил к перевозке от клиента груз);
3. складская расписка (подтверждает то, что экспедитор принял у клиента груз на складское хранение).

Экспедитор и клиент являются сторонами договора транспортной экспедиции. В настоящее время на осуществление транспортно-экспедиционной деятельности не требуется лицензия. Если экспедитор не исполняет или ненадлежащим образом исполняет свои обязанности, то он несёт ответственность по основаниям и в размере, которые определяются по общим правилам гражданского законодательства. Экспедитор становится контрагентом перевозчика в том случае, если на него возлагается обязанность заключить договор перевозки от своего имени. В данном случае экспедитор также как перевозчик будет нести перед клиентом ограниченную

ответственность или даже полностью от неё освободиться, если сможет доказать, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением перевозчиком договора перевозки⁷⁸.

3.2. Анализ проектов договоров транспортной компании DPD

Транспортная компания DPD в России является признанным лидером российского рынка экспресс-доставки посылок и грузов и предлагает сервис на уровне современных мировых стандартов. DPD в России оказывает тысячам клиентам полный комплекс транспортно-логистических услуг и доставляет грузы и посылки по всей территории России, в Армению, Белоруссию, Казахстан, Кыргызстан, а также по всему миру. DPD в России – это часть международной сети DPDgroup и одновременно провайдер, обладающий прекрасным знанием специфики российского рынка экспресс-доставки и грузоперевозок. DPD в России входит в состав сети DPDgroup, принадлежащей международному холдингу GeoPost. Основополагающие принципы работы компании – ориентация на клиента, высочайшее качество и стандарты сервиса. Все услуги компании должным образом лицензированы соответствующими государственными органами. Это означает, что все клиенты сотрудничают с оператором, которого отличают прозрачность и соблюдение всех требований законодательства. Помимо этого компания DPD предоставляет своим клиентам услуги таможенного оформления. Многолетнее сотрудничество с таможенной службой в международных аэропортах и таможнях, а также высокая квалификация сотрудников компании делает процесс таможенного оформления быстрым и комфортным для клиентов. Декларации подаются в электронном виде, что значительно сокращает время прохождения экспортных и импортных посылок через таможню. В мире транспортной логистики DPD по праву является синонимом высокого качества сервиса, совершенных технологий и

⁷⁸ Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности [Электронный ресурс]: Право и экономика № 6, 2012 // <http://www.center-bereg.ru/b3481.html> (дата обращения 10.05.2018)

бизнес-процессов, глубокого понимания потребностей рынка, гибких решений для клиентов с учётом специфики их бизнеса⁷⁹.

Для того чтобы разобраться в текущей ситуации на рынке и понять особенности поведения транспортной компании в условиях её multifunctionality необходимо рассмотреть имеющийся у компании пакет договоров, которые она предоставляет своим заказчикам для того, чтобы прописать свою деятельность выступая в качестве таможенного представителя таможенного перевозчика и экспедитора. Необходимо выявить какие элементы договора являются уникальными как для компании, так и для заказчика. Для того чтобы это сделать следует провести сравнение имеющихся требований законодательства с пунктами договоров. Рассмотрению подлежат два типовых договора, представленные компанией DPD. Следует отметить, что у транспортной компании DPD для оказания транспортно-экспедиционных услуг в зависимости от территории (либо это международная перевозка, либо перевозка осуществляется исключительно по территории таможенного союза) имеется два разных типа договора. При анализе формы договора компании DPD обращают на себя внимание все особенности нормативно-правового положения компании, как в рамках национального законодательства, так и в наднациональных актах. Как уже не раз было указано, транспортные компании выступают с точки зрения нормативно-правовых актов агентами исполнения разных услуг, которые по-разному лицензируются и по-разному регулируются.

Так, в рамках одного договора на оказание услуг таможенного представителя и организации международных перевозок грузов⁸⁰, компания сразу оговаривает, что «Клиенту» предоставляет сразу целый пакет услуг, а не одну, предполагающих как международную перевозку грузов, так и таможенное представительство. Причем следует иметь в виду, что с юридической точки зрения рассматриваемый договор отражает не всей группы

⁷⁹ Общая информация о транспортной компании DPD [Электронный ресурс]: сайт транспортной компании DPD // <https://www.dpd.ru/dpd/o-dpd/o-kompanii.do2> (дата обращения 19.05.2018)

⁸⁰ Договоры и генеральные условия транспортной компании DPD [Электронный ресурс]: сайт транспортной компании DPD // <https://www.dpd.ru/dpd/otpravka/dokumenty/dogovor-i-generalnye-uslovija.do2> (дата обращения 22.05.2018)

компаний DPD, а исключительно резидента в Российской Федерации – АО «Армадилло Бизнес Посылка».

В этом отношении юридическому лицу приходится отдельно уточнять во второй части договора «Общие положения» своё право обращаться к контрагентам, который, что очевидно, скрываются за формулировкой 2.4: «Исполнитель вправе привлечь к исполнению своих обязанностей третьих лиц, при этом ответственность перед Клиентом за исполнение договора лежит на Исполнителе».

Кроме того, особенность правового положения транспортной компании проявляется и в использовании разных формулировок, идентифицирующих «Исполнителя»: «таможенный представитель», «экспедитор». Эта же двойственность проявляется и в обозначении «Клиента», который в договоре при соответствующей юридической процедуре обозначается как «декларант».

Еще один маркером, указывающим на то, что транспортная компания в рамках одного договора предоставляет разные виды услуг, является пункт 4.8: «В обязанности Исполнителя не входит совершение таможенных операций, связанных с соблюдением требований и условий заявленных таможенных процедур, а также иных обязанностей, которые в соответствии с таможенным законодательством Евразийского экономического союза (ЕАЭС) возлагаются только на представляемого им Клиента». Этим пунктом компания не только напоминает о требованиях таможенного законодательства, но и подчёркивает сферу своей ответственности. Причём на это же работают следующие пункты договора № 4.11–4.13, в которых подчёркивается ответственность «Клиента» за предоставление документов и сведений, необходимых для совершения таможенных операций, а также предоставление доверенности на совершение таможенных операций. Что особенно важно, здесь компания производит детализацию тех операций, которыми она будет заниматься при международных перевозках в рамках этого договора, а именно заниматься таможенным оформлением груза (товаров и транспортных средств), получать прибывший груз со склада и сдавать отправляемый груз на склад, совершать

все необходимые операции по прохождению таможенного, фитосанитарного, ветеринарного и пограничного контроля товаров, перевозить и доставлять грузы, заниматься оформлением финансовых документов и оплачивать складские услуги, а также выполнять иные действия с грузом с целью выполнения заявки (поручения) «Клиента».

И, наконец, последний пункт, который показывает особое положение транспортной компании при исполнении разных по виду услуг, представляется № 5.10. В этом пункте воспрещается расторжение клиентом договора в части оказания услуг таможенного представителя, в отношении грузов (товаров и транспортных средств) после наступления предусмотренного Таможенным кодексом ЕАЭС момента прекращения права на изъятие таможенной декларации, в которой заявлены сведения об этих грузах (товарах и транспортных средствах) и до исполнения всех своих обязательств.

Еще один договор, предоставленный компанией DPD, который подлежит рассмотрению – это договор на оказание услуг по организации международных перевозок грузов по территории Таможенного союза⁸¹. Данный договор также отражает не всей группы компаний DPD, а исключительно резидента в Российской Федерации – АО «Армадилло Бизнес Посылка». Согласно договору перевозка груза оформляется накладной и следует отметить, что оформляет данную накладную именно «Клиент», а не «Исполнитель».

В данном договоре юридическое лицо также уточняет своё право обращаться к контрагентам, что прописано в пункте 2.5: «Исполнитель вправе привлечь к исполнению своих обязанностей третьих лиц, при этом ответственность перед Клиентом за исполнение договора лежит на Исполнителе». В договоре «Исполнитель» оговаривает, что он имеет право не приступать к выполнению задания «Клиента» если у него имеется просроченная задолженность перед «Исполнителем».

⁸¹ Договоры и генеральные условия транспортной компании DPD [Электронный ресурс]: сайт транспортной компании DPD // <https://www.dpd.ru/dpd/otpravka/dokumenty/dogovor-i-generalnye-uslovija.do2> (дата обращения 22.05.2018)

Сфера ответственности «Исполнителя» за груз согласно Договору начинается с того момента как он принял груз к своему ведению и до того момента как выдал его получателю. Договор также устанавливает размеры ответственности за утрату, недостачу, просрочу в доставке или повреждение груза, что можно увидеть в пунктах 3.1. и 3.5. Согласно пункту 3.3. «Исполнитель» оговаривает сферу своей ответственности за исполнение обязательств по договору и делает отметку о том, что он не несёт ответственности за исполнение данных обязательств, если свои обязанности по Договору не исполнит «Клиент».

По договору на «Клиента», получателя груза, а также страховщика возлагается право предъявлять претензии «Исполнителю» в отношении утраты, недостачи, повреждения груза, нарушение сроков выполнения обязательств (пункт 4.1.). Согласно пункту 9.2. любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора путем письменного уведомления другой стороны не менее чем за 20 дней до даты прекращения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспорт представляет собой единый и сложнейший комплекс специальных сооружений транспортной инфраструктуры, систем управления транспортом, транспортных средств и транспортных компаний. От слаженной работы транспортных компаний зависит эффективное функционирование всех остальных отраслей экономики и жизнедеятельность страны и общества в целом. Количество перевозок в связи с интеграцией многих стран на мировой рынок увеличивается, и в этой связи возникают новые сложности, появляются новые тенденции, в том числе с использованием новых способов транспортировки. Более половины всех грузов на территории Российской Федерации перевозится автомобильным транспортом. Грузовые перевозки незаменимы в функционировании транспортной системы страны.

Как показывает мировой опыт, важным элементом инфраструктуры транспорта является наличие широкой и развитой сети транспортно-экспедиционных компаний, а транспортно-экспедиционная деятельность является неотъемлемым элементом системы движения грузов. Более 90% времени движения продукции до конечного потребителя связано с прохождением её по различным каналам материально-технического обслуживания, главным образом, с хранением и транспортировкой. Формирование конкурентного рынка транспортно-экспедиционных услуг является одним из основных направлений развития транспортной системы Российской Федерации. Интенсивный рост объёмов и быстрая смена технологий перевозок вынуждают участников рынка международных перевозок искать более эффективные пути доставки грузов.

В ходе исследования была выявлена проблема, что в международном и российском законодательстве не даётся определения транспортной и транспортно-экспедиционной компании. В каждом документе будь он российским либо международным, транспортная компания определяется по-разному, а именно «перевозчик», «экспедитор», «оператор смешанной перевозки», «таможенный перевозчик». В законодательстве описаны только

виды деятельности, осуществляемые транспортными и транспортно-экспедиционными компаниями, а также их ответственность и функции. В большинстве документов деятель определён как перевозчик.

Рассмотрев международные документы (конвенции) и нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие деятельность перевозчиков следует отметить, что во всех документах определена сфера ответственности перевозчиков, а также предел ответственности за различные нарушения доставки груза. В документах чётко прописано, на что перевозчик имеет право, а что ему категорически запрещено. В каждом документе подробно описано, каким документом оформляется перевозка груза и какие документы необходимы для её осуществления. Помимо этого в документах оговорены случаи, при которых с перевозчика может сниматься вся ответственность за повреждение, утрату или недостачу груза.

В международной цепи поставки товаров транспортные компании занимают промежуточное место между производителями товаров (услуг) и их потребителями, а также между экспортёрами и импортёрами. Процесс транспортировки груза в цепи поставки связан с большим количеством договорных взаимосвязей, так как перевозчиков может быть несколько. В международной цепочке поставки товаров транспортные компании выполняют определённый перечень транспортных операций, в которые входит: перевозка грузов различными видами транспорта, таможенное оформление товаров, экспресс-доставка, потовые услуги, охрана товара, управление логистической инфраструктурой, финансовый контроль сделок и многое другое.

В ходе исследования были рассмотрены проблемы, с которыми зачастую сталкиваются транспортные компании. Наиболее значимыми среди них являются: недостаток оптимизации процесса перевозок, часовые, а иногда даже суточные простои автомобилей на границах и в пограничных переходах, слабая информационная поддержка перевозок, а также плохое техническое состояние дорог. Необходимо отметить, что проблемы существуют и в транспортном законодательстве. На сегодняшний день, в транспортном законодательстве

существуют противоречия между Гражданским кодексом Российской Федерации и некоторыми нормами транспортных законов, что является серьёзной проблемой.

В практической части дипломной работы были проанализированы типовые формы договоров транспортной компании DPD, для того чтобы понять какие именно аспекты считает важным оговорить транспортная компания и где ограничивает сферу своей ответственности, как стороны договора прописывают свои правовые обязанности, какие элементы договора являются уникальными как для компании, так и для заказчика.

На сегодняшний день существует огромное количество транспортных компаний, которые осуществляют транспортную деятельность. Для того чтобы компания могла продолжать свою деятельность на данном рынке услуг, она вынуждена сохранять свои позиции, а также непрерывно отслеживать любые изменения, которые происходят в рыночной среде и вырабатывать собственные способы противодействия негативным воздействиям для сохранения конкурентоспособности. При этом конкурировать приходится не только с российскими компаниями, но и с зарубежными.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Литература:

1. Адамова А.А. Транспорт как базовый элемент в современных транспортно-логистических системах // Евразийский союз ученых, 2015. – № 4–1 (13). – С. 8-10.
2. Адольф К.А. Проблемы оптимизации процесса грузоперевозок // Логистические системы в глобальной экономике, 2014. – № 4. – С. 318-324.
3. Белозерцева Н.П. Структура и особенности современного рынка грузоперевозок // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, 2012. – № 1. – С. 64-73.
4. Бирюкова К.В. Особенности организации операционной логистической деятельности транспортной компании // Логистические системы в глобальной экономике, 2016. – № 6. – С. 408-411.
5. Бочкарёв А.Н. Ответственность перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом // В сборнике: Социально-экономические исследования, гуманитарные науки и юриспруденция: теория и практика. Сборник материалов XIV Международной научно-практической конференции, 2017. – С. 125-129.
6. Бочков П.В. Планирование развития логистических перевозок в современных рыночных отношениях // Экономика, социология и право, 2016. – № 9. – С. 11-14.
7. Бурнасов А.С. Логистические компании мира и их влияние на мировую политику // Вестник МГИМО Университета, 2013. – № 2 (29). – С. 52-56.
8. Буров В.И. Основные проблемы и пути их решения, возникающие при мультимодальной перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов из стран ближнего и дальнего зарубежья в регионы Российской Федерации // Транспортное дело России, 2017. – № 4. – С. 106-108.
9. Ваганова Т.В., Авилова Е.Д., Гудков В.А., Ширяев С.А., Раюшкина А.А. Состояние применения логистики на транспорте // Современные проблемы транспортного комплекса России, 2013. – № 3. – С. 126-131.

10. Василёнок В.Л., Негреева В.В., Шевченко Я.В. Организация интермодальных перевозок: международный и российский опыт // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент, 2015. – № 4. – С. 77-88.
11. Голубчик А.М. Договор транспортной экспедиции: проблемы составления // Вестник транспорта, 2011. – № 4. – С. 15-17.
12. Ершов А.Д., Сизова К.А. Таможенное содействие международным цепям поставок товаров // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, 2007. – № 3 (29). – С. 12-30.
13. Жаболенко М.В. Тенденции развития международного рынка транспортно-логистических услуг // Вестник Донецкой академии автомобильного транспорта, 2015. – № 3. – С. 4-10.
14. Иванова М.Б. Логистический подход к организации системы «Транспортный процесс» // Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, 2015. – № 1 (29). – С. 152-161.
15. Иванова С.Г. Договор перевозки как разновидность договора возмездного оказания услуг // Российское государствоведение, 2016. – № 4. – С. 44-67.
16. Кархова И.Ю. Современные тенденции и проблемы развития международной логистики в России и за рубежом // Российский внешнеэкономический вестник, 2013. – № 6. – С. 90-108.
17. Ким В.Э., Мурашова Е.В. Проблемы и перспективы развития современного рынка транспортно-экспедиционных услуг России // В сборнике: Современные проблемы экономического развития предприятий, отраслей, комплексов, территорий. Материалы международной научно-практической конференции: в 2 т, – 2017. – С. 87-92.
18. Клинскова А.Ю., Вологжанин М.В. Анализ российского рынка транспортно-экспедиторских услуг // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации, 2005. – № 88. – С. 174-177.

19. Кошурникова Т.А. Современная логистика: тенденции и перспективы развития // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития, 2016. – № 27. – С. 83-86.
20. Кочеганова И.А. К вопросу о дерегулировании рынка стивидорных услуг в России // Проблемы современной экономики, 2013. – 2 (46). – С. 92-95.
21. Кузнецов М. М., Борисов А. В., Тихонов Д.А. Транспортно-логистическое взаимодействие стран в контексте мировой торговли // Ученые записки Таврического национального университета имени В.И. Вернадского. Серия: Экономика и управление, 2014. – Т. 1. – № 27 (66). – С. 58-74.
22. Кузнецова Е.Д. Организация логистической деятельности транспортно-экспедиторской компании // В сборнике: Альманах научных работ молодых ученых Университета ИТМО в 5 т., 2016. – С. 51-55.
23. Кузьмина К.А. Таможенная логистика в международных отношениях пространств и границ // В сборнике: Актуальные направления научных исследований: перспективы развития сборник материалов международной научно-практической конференции, 2017. – С. 386-389.
24. Курманова Е.Л. Транспортно-экспедиционное обслуживание внешнеторговых перевозок // Вестник транспорта, 2010. – № 2. – С. 20-25.
25. Литвинов А.П. Организация международной транспортно-экспедиторской деятельности на мировом рынке услуг // Вестник Приазовского государственного технического университета. Технические науки, 2011. – № 23. – С. 285-291.
26. Мальцев В.А., Гриднева О.В. Проблемы заключения и исполнения договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Транспортное право и безопасность, 2016. – № 12 (12). – С. 27-39.
27. Мариненко Е.Л. Правовое положение грузополучателя в обязательстве по перевозке грузов автомобильным транспортом // Евразийский союз ученых, 2015. – № 9-2 (18). – С. 139-143.

28. Меркулова Г.В. Источники правового регулирования транспортной деятельности // Вестник Самарской гуманитарной академии. Серия: Право, 2016. – № 1-2 (18). – С. 143-151.
29. Микрюков В., Микрюкова Г. Новые правила перевозок грузов автомобильным транспортом // Хозяйство и право, 2011. – № 7. – С. 3-22.
30. Микрюков В., Микрюкова Г. Проблемы договора транспортной экспедиции // Хозяйство и право, 2010. – № 12. – С. 31-41.
31. Михайлюк М.В. Рынок транспортно-логистических услуг России: проблемные аспекты и направления современного развития // Научный альманах, 2015. – № 10-1 (12). – С. 259-267.
32. Парфёнов М.А. Типология цепей поставок и особенности их потоковых процессов // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика, 2010. – № 2. – С. 167-169.
33. Старкова Н.О., Саввиди С.М., Сафонова М.В. Тенденции развития логистических услуг на мировом рынке // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета, 2013. – № 85. – С. 480-490.
34. Стригунова Д.П. Обязанности сторон по перевозке груза // Современное право, 2013. – № 4. – С. 79.
35. Тохиров Т.И. Региональные проблемы выполнения международных перевозок автомобильным транспортом // Социально-экономические явления и процессы, 2017. – Т. 12. – № 1. – С. 86-91.
36. Фроленкова Е.О. Роль транспортно-экспедиционного обслуживания в логистической цепочке // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D: Экономические и юридические науки, 2017. – № 5. – С. 57-61.
37. Харитонова Е.Л., Сазанский В.В. Управление развитием рынка транспортно-логистических услуг в России // В сборнике: Актуальные вопросы социально-экономического развития современного государства. Сборник научных статей по материалам II-й научно-практической конференции. Южно-

Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова, 2015. – С. 114-120.

38. Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник, 2016. – Т. 2016. – № 1. – С. 68-81.

39. Холопов К.В. Экспедиторские документы ФИАТА в международной и внешней торговле // Российский внешнеэкономический вестник, 2013. – № 12. – С. 93-97.

40. Холопов К.В., Соколова О.В. Состояние и анализ функционирования российской системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности // Российский внешнеэкономический вестник, 2015. – Т. 2015. – № 12. – С. 101-117.

41. Хмельницкая З.Б., Никифорова Ю.В., Данилова Е.С. Рынок транспортно-логистического сервиса: становление и развитие // Известия Уральского государственного экономического университета, 2013. – № 6 (50). – С. 131-135.

42. Штырхунова Н.А. Особенности правового регулирования транспортной деятельности в России // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки, 2016. – № 11. – С. 168-170.

Нормативно-правовые источники

Международные:

1. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (заключена в Будапеште 22.06.2001) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2563620/> (дата обращения 1.05.2018).

2. Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (заключена в Женеве 19.05.1956) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2540495/> (дата обращения 1.05.2018).

3. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (заключена в Берне 9.05.1980) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2568967/> (дата обращения 1.05.2018).
4. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (с изм. и доп. на 01.07.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133603/ (дата обращения 1.05.2018).
5. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила, заключена в Гамбурге 31.03.1978) [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Гарант.Ру» // <http://base.garant.ru/2540358/> (дата обращения 1.05.2018).
6. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121448/ (дата обращения 1.05.2018).
7. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в Монреале 28.05.1999) [Электронный ресурс]: YAPPI CLUB, Юридический справочник // <https://yappi-club.ru/reference/monreal> (дата обращения 1.05.2018).
8. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках (заключена в Женеве 24.05.1980) [Электронный ресурс]: Таможня.ру // http://www.tamognia.ru/doc_base/document.php?j=f&a=ar&b=cfhldte&id=1554299 (дата обращения 1.05.2018).
9. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (правила Гаага–Висби, заключена в Брюсселе 25.09.1924), Протокол от 21 декабря 1979 г. об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года,

измененной протоколом от 23 февраля 1968 года [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/pravila-o-konosamente-gaaga-visbi> (дата обращения 1.05.2018).

10. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (заключена в Женеве 14.11.1975) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3894/ (дата обращения 2.05.2018).

11. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения 1.05.2018).

Национальные:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ ч. 2) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения 4.05.2018).

2. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (последняя редакция) "О транспортно-экспедиционной деятельности" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения 4.05.2018).

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (последняя редакция) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/ (дата обращения 4/05/2018).

4. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (последняя редакция) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" [Электронный ресурс]:

Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/ (дата обращения 4.05.2018).

5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения 4.05.2018).

6. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения 4.05.2018).

7. Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ (последняя редакция) "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19561/ (дата обращения 5.05.2018).

8. Постановление Правительства РФ от 16.10.2001 № 730 (ред. от 24.04.2018) "Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_33693/ (дата обращения 6.05.2018).

9. Постановление Правительства РФ от 31.10.1998 № 1272 (ред. от 26.12.2016) "О государственном контроле (надзоре) за осуществлением международных автомобильных перевозок" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» //

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_20826/ (дата обращения 6.05.2018).

10. Распоряжение Федерального дорожного агентства от 11.01.2006 № 1-р "О взаимодействии по выдаче специальных разрешений для перевозки в международном сообщении по автомобильным дорогам общего пользования крупногабаритных и тяжеловесных грузов" [Электронный ресурс]: АвтоТрансИнфо Система грузоперевозок // http://ati.su/Documents/HTMLDocs/Laws/permission_bulky_heavy_goods_international_1r.htm (дата обращения 6.05.2018).

11. Налоговый кодекс Российской Федерации от 5 августа 2000 года № 117-ФЗ (часть 2) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/ (дата обращения 7.05.2018).

12. Постановление Правительства РФ от 16.11.2009 № 934 (ред. от 27.12.2014) "О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_93904/ (дата обращения 7.05.2018).